UNIVERSIT
Digitized

~~45109 R~~
153.T.54.

Digitized by Google

153. T. 54.

Die

deutschen Ströme

in ihren

Verkehrs- und Handels-Verhältnissen

mit statistischen Uebersichten.

Von

Heinrich Meidinger.

In vier Abtheilungen:
1. Die Donau. — 2. Der Rhein. — 3. Die Elbe. — 4. Die Weser, Ems und Oder.

Erste Abtheilung.

Die Donau.

Zweite Ausgabe.

Frankfurt a. M,
Joh. Chr. Hermann'sche Buchhandlung.
Moritz Diesterweg.
1861.

1947 B. 935
Aardrijkskundig Instituut Gent
BIBL. UNIV. GENT
Digitized by Google

Druck von Aug. Osterrieth
in Frankfurt a. M.

Digitized by Google

Vorwort.

Bei der früheren Ausarbeitung meiner „statistischen Uebersicht der Mainschifffahrt (1841)", und der „Neckarschifffahrt (1850)" hegte ich schon den Gedanken, die vorhandenen Lücken über den Verkehr auf den Hauptströmen Deutschlands durch ähnliche statistische Uebersichten zu ergänzen. — Es fehlte aber noch vielfach an amtlichen oder sonst zuverlässigen Angaben, die erst in der jüngsten Zeit auftauchen und mir die Mittel zur Ausführung meines Vorhabens an die Hand geben.

Namentlich war und ist noch die Donau ein in Deutschland fast unbekannter Strom, zu dessen nähern Kenntniß die nachfolgenden Blätter einige Beiträge liefern sollen.

Seit der Einführung der Donaudampfschifffahrt und der Sprengung des eisernen Thors sind sich

Digitized by Google

Wien und Constantinopel auf eine überraschende Weise näher gerückt. Die Fahrt von Wien nach Constantinopel legt man nun ganz mit Dampf, in schön eingerichteten mit allen Bequemlichkeiten versehenen Schiffen, in acht Tagen zurück. Es ist dies nicht nur der kürzeste, sondern auch der billigste Weg in den Orient, sowohl für Reisende als für Waaren, ein Weg, der mit jedem Jahre mehr benutzt werden wird.

Wenn auch die alten Handels- und Verkehrsplätze von Augsburg und Nürnberg nicht mehr den Aufschwung nehmen werden wie früher, so ist doch eine größere Belebung des Handels für Wien, Regensburg, Nürnberg und andere süddeutschen Städte unausbleiblich.

Für die Kräftigung der Verkehrsmittel durch Dampfschifffahrt und Eisenbahnen hat die österreichische Regierung in den letzten Jahren außerordentlich viel gethan und thut es noch. Nicht nur die ganze Donau, sondern auch die ganze Theiß (bis Tokai hinauf) wird jetzt von Dampfbooten befahren.

Das neu erwachende Leben auf der Donau wird für den Austausch roher und verarbeiteter Produkte neue Absatz- und Bezugsquellen öffnen zu allseitigem Gewinn, und zwar nicht bloß materiellem Gewinn,

Digitized by Google

denn der Handel führt auch die Kultur in seinem Gefolge, und an das Handelsinteresse knüpfen sich auch sittliche und veredelnde Elemente.

Die alten Schranken und Feindschaften zwischen den christlichen und muhamedanischen Völkern werden allmählig fallen, und durch den lebhafteren Verkehr auf der unteren Donau werden auch in topographischer Hinsicht die noch ziemlich unbekannten nördlichen Gauen der Balkanhalbinsel mehr an's Licht treten.

Die Quellen, die ich bei dem vorliegenden Werke benutzt, sind vornemlich die „Mittheilungen über Handel und Gewerbe, herausgegeben von der administrativen Statistik", 1r u. 2r Jahrgang. Wien 1850/51. 8°, und die Fortsetzung derselben in dem von Dr. Gustav Höfken redigirten Tageblatt „Austria". Letzteres Blatt enthält, außer den österreichischen Consularberichten, viele werthvolle Correspondenzartikel vom In- und Auslande, die Verhandlungen der verschiedenen österreichischen Handelskammern, technische und gewerbliche Notizen, Markt- und Börsenberichte, Bewegung der Eisenbahnen, der Dampfschifffahrt 2c., und ist unstreitig das erste und beste Organ für die richtigere Kenntniß der österreichischen Handels- und industriellen Zustände.

Digitized by Google

Eine gute Karte von der mittleren und unteren Donau fehlt noch. (Die beste ist noch die bei Manz in Regensburg erschienene.) Ich habe es versucht, einen Entwurf diesen Blättern beizufügen, der aber bloß als Ueberblick dienen soll, in der Hoffnung einer baldigen genaueren und ausführlicheren Karte. Die weiteren zwei Uebersichtskarten der Dampfschifffahrtslinien auf der Donau, Theiß und Save sind der „Zusammenstellung der Fahrordnungen und Tarife der ersten K. K. privilegirten Donaudampfschifffahrtsgesellschaft für das Jahr 1852. Wien bei Gerold u. Sohn" entnommen.

Wünschenswerth bleiben noch jährliche statistische Aufstellungen über den Donauverkehr (im Einzelnen und Allgemeinen), wie es am Rhein durch die Centralcommission für Rheinschifffahrt geschieht, deren Jahresberichte die Grundlagen zu einer genauen Statistik des Rheinverkehrs bilden.

Frankfurt a. M. im September 1852.

Heinrich Meidinger.

Digitized by Google

Inhalt.

	Seite
Seitheriger Stand der Schifffahrt	1
Strombauten, Sprengungen und Durchstiche	7
Stromlänge und Uferstaaten	10
Breite, Tiefe und Gefälle	14
Donaubrücken	17
Haupthäfen der Donau	21
Schiffbare Nebenflüsse und Kanäle der Donau	34
Donau-Dampfschifffahrt	52
Donau-Schleppschifffahrt	65
Kurze Uebersicht des österreichischen Lloyd	74
Donau-Ruderschifffahrt	82
Schifffahrtbewegung auf der oberen (österreichischen) Donau	86
Donauzölle	90
Ueber den Handelsverkehr auf der untern Donau	92
Ein- und Ausfuhr von Braila und Galatz	98
Ein- und Ausfuhr der russischen (bessarabischen) Donauhäfen	111
Sulina-Schifffahrt	121
Allgemeine Ansicht der Donauufer	127

Digitized by Google

Digitized by Google

Seitheriger Stand der Schifffahrt.

Man wird es im Auslande und selbst in vielen Theilen des Vaterlandes für kaum glaubhaft halten, daß es noch zu Anfang der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, mitten in Deutschland, einen mächtigen, über 300 Meilen weit schiffbaren Strom gibt, der an 100 Meilen rein deutsches Land durchzieht, und 130 Meilen weiter unter deutscher Herrschaft steht, ja noch bis zur Walachei und Türkei hinab dem deutschen Handelseinflusse (durch die österreichische Dampfschifffahrt) unterworfen ist; aber für die industriereichen Mittel- und süddeutschen Länder, überhaupt für deutschen Verkehr und Handel, von nur geringer Bedeutung, ja kaum halb so wichtig ist, als etwa die Schelde, Maas und Weser (von Elbe und Rhein nicht zu reden).

Der Grund hiervon lag bisher theils in natürlichen, theils in politischen Hindernissen (letztere in den langjährigen Kämpfen gegen die Türken), hauptsächlich aber in der strengen Absperrung Oesterreichs gegen die übrigen deutschen Bundesstaaten durch hohe Zolltarife und Verbote, wodurch die obere und mittlere Donau für Deutschland fast ganz

Digitized by

verloren war. Diese nachtheilige Absonderung (auch besonders für Oesterreich nachtheilig), ist nun durch ein freieres System ersetzt, das sich hoffentlich bis zur untern Donau erstrecken wird, wo von Seiten der Türkei und der beiden Fürstenthümer (Walachei und Moldau) viel Bereitwilligkeit bestehen soll, durch Benutzung der dort neu in's Leben getretenen Dampfkraft zur Belebung und Hebung des Verkehrs thätig mitzuwirken.

Zu den natürlichen Hindernissen der Donauschifffahrt gehörten seither:

1. Die große Schnelligkeit der Gewässer zwischen Regensburg und Wien, welche die Bergfahrt sehr erschwerten, von der Dampfkraft aber jetzt überwunden wird.

2. Die Wirbel und Felsenriffe in den waldigen Stromengen bei Grein, (unterhalb Linz. Von Grein bis Stein-Krems sind es 9 M.) und am sogenannten eisernen Thore, zwischen Orsowa und Widdin.

Diese Wirbel und Stromschnellen boten seither allerdings große Schwierigkeiten dar (namentlich war dies bei den Klippen und Felsen im eisernen Thore der Fall), die aber nun durch mehrfache erfolgreiche Sprengungen größtentheils beseitigt sind.

An den Felsen des Strudels bei Grein wurde schon unter Maria Theresia und unter Joseph II. (1778—1791) gearbeitet und der Schifffahrt bedeutende Erleichterung verschafft; nur bei kleinem Wasser müssen hier noch die zu Berg fahrenden Dampfer oft 20 bis 30 Paar Pferde vorspannen und sich vermittelst starker Tauen (eins hinten

Digitized by Google

und eins vornen) durchziehen lassen. Die Donau theilt sich hier in zwei Arme. Der rechte Arm (Hößgang) wird wenig befahren, der linke und größere ist der Strudel. Etwa 1000 Schritte davon folgt der Wirbel, wo das zu Thal fahrende Schiff pfeilschnell fortschießt. Würde ein Theil der Felseninsel Haustein weggeschafft, so verschwände der ganze Wirbel. Auf einer Insel steht die Ruine des Wörthschlosses, dem Mäusethurm bei Bingen ähnlich (vermuthlich früher ein Mauththurm), und auf der oberen Insel ein steinernes Kreuz, der Kirchhof genannt, weil hier früher die Leichen verunglückter Schiffer angeschwemmt wurden. Der Flecken Persenbeug ist der Standort für Zugpferde und Schifferknechte.

Eine Krümmung der Donau heißt Bösiboig (böse Beuge?); doch ist kein eigentliches Hinderniß in der Donau hier bemerkbar.

An den Kataraktenl des eisernen Thors waren unter Leitung geschickter Ingenieure, in den Sommern 1847 und 1848, viele Bergleute mit Sprengen der querlaufenden Felsenriffe beschäftigt. Seitdem fahren die Dampfschiffe ohne Gefahr darüber weg und die Schnellboote gehen direct von Wien nach Galatz ohne Umladung; bloß bei ganz niedrigem Wasser wird noch umgeladen.

Das eiserne Thor (2 Meilen unterhalb Orsowa) besteht aus einer kurzen Bergschlucht (Tachtalia, türkisch: Demir Kapi), die man zu Thal in 15 Minuten, zu Berg in einer Stunde durchfährt. Eine weit größere Schlucht erstreckt sich oberhalb Orsowa, die Klissura genannt, durch welche die Donau

sich ebenfalls über Klippen und Felsenriffe ihre Bahn bricht, die jedoch weit weniger bedeuten als die Felsenklippen des eisernen Thors. Die Ufer bilden hier zu beiden Seiten schroffe Felswände und waldbedeckte Bergeinschnitte; am linken Ufer ist Siebenbürgisch-Walachisches Bergland, am rechten Serbisch-Türkisches.

Am Eingange in die Klissura liegt auf einem Vorgebirge am linken Ufer (nach Kohl, der die Gegend im Jahre 1841 selbst bereiste und ein getreues Bild davon entwirft), das Fort Uj-Palanka (wörtlich neue Festung) und am gegenüberliegenden rechten Ufer, ebenfalls auf einem Vorsprunge, das türkische Fort Rama, beide gleichsam als Thorwächter des Engpasses. 3 Meilen unterhalb Palanka liegt Alt- und Neu-Moldava, und eine Meile weiter Drenkowa, bis wohin früher die Dampfschiffe fuhren. Nicht weit davon erhebt sich mitten in der Donau eine hohe Felsklippe, Babagai, von wo aus sich die Wirbel und Brandungen fast 2 Meilen weit hinziehen. Im Mai 1839 verunglückte hier ein Boot mit 28 Reisenden, die von dem Dampfschiffe aus Orsowa kamen und in einem Kahn aufwärts gezogen wurden, wobei das Seil brach, und 20 Menschen um's Leben kamen.

Unweit des Ausgangs der Klissura zeigt sich Alt-Orsowa oder Skela-Orsowa *), ein langgestreckter Grenzort mit

*) Skela, Scala (türk. Eskele, franz. Echelle), kommt vermuthlich von den Treppen, die aus den Städten zum Ufer führen, wie dies häufig im Orient vorkommt; zu Belgrad ist eine solche noch vorhanden, obgleich im verfallenen Zustande.

Digitized by

Quarantaineanstalten, und mitten im Strome, auf einer Insel, die halbzerstörte türkische Festung Neu-Orsowa; gegenüber am rechten Ufer ein kleines türkisches Fort Elisabeth (Schistab), und weiter hin Skela-Cladowi, wo gewöhnlich das von und nach Galatz fahrende Dampfschiff anlegt.

Von Orsowa aus fließt die Donau breit und ungehemmt in grader Linie bis zu dem obenerwähnten eisernen Thore, als der letzten Donauschlucht, an deren Eingang sich schon viele Felsen und Klippen zeigen.

3. Die Versandung an dem Ausflusse der Donau (Sulina-Mündung *). Kein Seeschiff, das mehr als 11 bis 12 Fuß tief geht, kann die Sulina-Mündung passiren, ohne einen Theil seiner Ladung in kleinere Schiffe (Lichterschiffe) zu laden. Auch vergeht fast kein Jahr wo nicht bei seichtem Wasserstande im Sommer ein österreichisches oder anderes Schiff auf den Sandanhäufungen an dieser Mündung strandet.

Im Spätsommer 1851 kamen allein an 12 Unglücksfälle vor, theils Schiffbrüche, theils Havarie. Im Herbst 1848 war das Fahrwasser an der Sulina-Mündung bis auf 9 Fuß gesunken, Anfangs April 1852 auf 9¼ Fuß (zu Giurgewo 14 Fuß, S. Georg 15½ Fuß).

---

*) Sulina oder Suline ist der mittlere Arm des mit wogendem Schilfe bedeckten Strombettes, welches die Donau in drei Armen durchbricht. Der nördliche (Kili od. Kilia) ist rein russisch oder bessarabisch, mit den Häfen Reni (am Pruth) und Ismail (mit großem natürlichen Bassin). Der südliche Arm (San Georgio) bespült das türkische Bulgarien, mit dem Hafen Tultscha.

Digitized by Google

Es besteht zwar zwischen Oesterreich und Rußland ein Vertrag *), wonach sich die russische Regierung verpflichtet, die Sulina-Mündung stets im guten, fahrbaren Zustande zu erhalten (durch erforderliche Reinigungsarbeiten und Erhaltung eines zweckentsprechenden Leuchtthurmes), und den fremden Flaggen eine ungehinderte zollfreie Durchfahrt zu gestatten; allein die Maßregeln zur Wegschaffung des Sandes sind nicht wirksam genug und bestehen bloß in einem kleinen Dampfbagger, der dazu nur während der guten Jahreszeit (April bis October) arbeitet **). Auch der Leuchtthurm und Molo in Sulina befindet sich in ungenügendem, gefahrdrohendem Zustande. Oft stehen an 50 Kauffahrer vor der Sulina-Mündung wegen widrigen Windes. Zu Galatz wird gewöhnlich umgeladen, was der Donau weiter hinaufgeht, doch gehen auch Seeschiffe bis Rutschuk und Giurgewo.

Die Schifffahrt durch die Sulina-Mündung dauert vom Februar oder März bis in den November und Dezember, je nach dem Stande der Witterung.

*) Dieser Vertrag vom Jahre 1840 lautete auf 10 Jahre und wurde durch Ukas vom 18. Dez. 1851 vorläufig auf 1 Jahr weiter verlängert. Durch den Frieden von Bukarest (1812) verlor die Moldau ganz Bessarabien an Rußland mit dem Pruth als Grenze, und im Jahre 1829 erwarb Rußland durch den Tractat von Adrianopel die Sulina-Mündung.

**) Die türkische Regierung soll nun ebenfalls in England eine Baggermaschine bestellt haben, zur Vertiefung des Georgskanals (Donauarm-Mündung auf türkischem Gebiete), da ihr daran gelegen sein muß, diesen Donauarm im schiffbaren Stand und eine unabhängige Wasserstraße zwischen ihren Donaufestungen und Konstantinopel zu haben.

Digitized by

Strombauten, Sprengungen und Durchstiche.

Ueber die Correction der Donau hat Freiherr Ludwig von Forgatsch im Jahre 1848 ein Schriftchen veröffentlicht („die schiffbare Donau von Ulm bis in das schwarze Meer. Frankfurt a. M. 1848"), woraus ersichtlich, wie Vieles hierin noch zu thun übrig. In Bezug auf Wien bemerkt derselbe (S. 15) folgendes:

„Wien, an der mächtigen Donau gelegen, trägt mehr den Namen einer Donaustadt durch die alljährlich zu befürchtenden (Wasser-)Gefahren, als durch den Nutzen, den dieser herrliche Strom der Hauptstadt verschafft; denn der schiffbare Donaustrom fließt eine Stunde entfernt von Wien in der Wildniß ꝛc. Der Wiener Donaukanal ist im Sommer schlecht schiffbar, bei geringem Wasserstande aber beinahe gar nicht, und dieser faßt die eigentliche Schifffahrt der Hauptstadt in sich.

„Der Donauhauptstrom (vor der Abscheidung des Wienerkanals) zertheilt, biegt und stößt sich so wild bis zur großen Brücke, daß derselbe da zur Anlandung gar nicht benutzt werden kann. Von der Brücke wendet sich derselbe

Digitized by

ab von Wien gegen das linke Ufer, erreicht mit dessen gesichertem Fahrwasser erst einen Theil der wild liegenden Inseln und dann das rechte Ufer unter Kaiser-Ebersdorf, eine gute Stunde Weges unterhalb von Wien, wo der Landungsplatz der Wien-Pesther Dampfschiffe ist (Kaisermühlen). Der Kaiserarm aber ist so versandet, daß derselbe zur Schifffahrt beinahe nicht verwendet werden kann. Gegenwärtig ist man damit beschäftigt, ihm einen Theil des Hauptstroms zuzuleiten und zugleich einen Hafen anzulegen."

An der obern Donau schreiten die Arbeiten für die Regulirung der Donau sowohl von Seiten Oesterreichs als Baierns rüstig vor. Oesterreich ist darin voraus, besonders was gut gemauerte Uferbauten betrifft, wie man schon gleich unterhalb Engelhardtzell bemerkt.

Zwischen Wien und Regensburg und höher hinauf sind noch häufig die Versandungen, namentlich im Frühjahre, daher die Aufstellung von Baggermaschinen sehr nöthig wäre. Auch die niedrig gebauten Brücken, die bei hohem Wasser den größeren Holzschiffen den Durchgang nicht gestatten, gehören noch zu den Hemmnissen; selbst die Dampfschiffe müssen dann bei Stein umladen.

Auf der baierischen Donau stößt man zwischen Donauwörth und Kehlheim, mitten im Fahrwasser, hin und wieder auf eingerannte Eichbäume (Stöcke), die den Reisenden an die Shags auf dem Mississippi erinnern. (Siehe J. G. Kohl's neueste Reise in Deutschland. Leipzig 1852.) Von einem ordentlichen Leinpfad, sagt Kohl, sei hier nichts zu sehen. Auch fahre noch immer bloß einmal

Digitized by

oder ein paarmal wöchentlich ein Marktschiff (Ordinari) von Ulm und Donauwörth nach Regensburg. Das Dampfschiff, das zwischen Ulm und Donauwörth fuhr, ist (wegen der starken Versandung) eingegangen. Nach dem neuen Donauschifffahrts-Vertrag zwischen Oesterreich und Baiern, soll aber diese Strecke wieder in fahrbaren Stand gesetzt und erhalten werden.

Nach dem Urtheile Forgatsch's und anderer Sachverständigen ließe sich der Wiener-Donaukanal mit einigem Kostenaufwand auf gleiche Tiefe mit dem Hauptstrome bringen und eine Reihe von Schiffsbehältern (Docken) in Wien herrichten, die für die Folge von größter Bedeutung werden könnten; ebenso wären an den Mündungen der Hauptnebenflüsse der Donau sichere Winterhäfen und Waarenhäuser anzulegen, wie es bei ähnlicher Lage in England oder den Vereinigten Staaten von Nordamerika längst der Fall sein würde.

Im Juli 1852 sollte der große Durchstich bei Tolna, neben dem Bogyisplo gegraben werden, wodurch die Donau neuerdings eine Menge Krümmungen verlieren, die Wasserstraße aber bedeutend gewinnen wird. Auch unterhalb Linz besteht ein Donaudurchstich unweit der Ennsmündung, breiter wie der alte Strom.

Ueber Sprengungen siehe vorher S. 5.

Digitized by Google

Stromlänge und Uferstaaten.

Dem gegenwärtigen Gebiete nach theilt man die Donau in

1. die deutsche Donau;

2. die ungarisch-slawonische Donau;

3. die walachische (am linken Ufer) und die türkische (oder serbisch-bulgarische), am rechten Ufer. Die Hälfte der Donaulänge ist türkisch.

Von Donaueschingen an durchfließt die Donau badisches Gebiet; sodann bis Ulm (Mündung der Iller) württembergisches und eine kurze Strecke preußisches (Hohenzollern-Sigmaringen).

Von unterhalb Ulm (wo die Donau schiffbar wird) dehnt sich an beiden Ufern bis unterhalb Passau das baierische Gebiet aus, auf eine Länge von . . . . . 51 Meilen oder 102 Wasserstunden.

Bei Engelhardtzell (österreichischem Grenzort) beginnt das österreichische Gebiet, das sich bis Theben (oberhalb Preßburg) als rein deutsches Land erstreckt.

51 Meilen.

Digitized by Google

Vortrag . . 51 Meilen.

Die Entfernung (der Wasserstraße nach) beträgt von Engelhardtzell bis Linz . 9 Meil.
„ Linz bis Wien . . . . . 27 „
„ Wien bis Theben . . . 8 „

——— 44 „

Bei Preßburg fängt das ungarische (österreichische) Gebiet an, das sich zu beiden Seiten der Donau bis Orsowa hinzieht . . . . . 132½ „

Zu Orsowa nimmt die Donau vom Lande der Magyaren Abschied.

Von Orsowa bis Braila (Ibraila) dehnt sich am linken Ufer das walachische Gebiet aus (zwischen der Donau und Siebenbürgen) 94½ „

Von Braila bis Galatz das moldauische 2½ „

und von unterhalb Galatz bis in's schwarze Meer das russische (bessarabische) zwischen Pruth und Dniestr . . . . 15 „

Gesammte schiffbare Länge 339½ Meil.

Am rechten Donauufer fängt bei der Festung Belgrad *) das türkische Gebiet an, das sich von da bis

*) Die türkischen Donaustädte sind fast alle zu Festungen gemacht, und nehmen sich mit ihren Moscheen und Minarets sehr malerisch aus. Die Festungswerke aber sind fast durchgängig im Verfall, und im Innern der Städte herrscht noch viel Unreinlichkeit und Armuth. Bei Orsowa liegt auf einer Donauinsel die türkische Festung Neu-Orsowa. Die ehemalige Festung von Giurgewo (ebenfalls auf einer Insel) ist zerstört. (Nach dem Traktat von Adrianopel (1829) mußten alle türkische Festungen am linken Donauufer

Digitized by Google

Widdin (als Serbien) und weiter hinab (als Bulgarien) bis zur (rechten) Donaumündung (St. Georgs Kanal) in einer Länge von . . . . 141 Meilen erstreckt, nämlich von Belgrad bis Widdin 48 Meil.
„ Widdin bis ins Meer 93 „

(Von der Sulina-Mündung bis Konstantinopel rechnet man 70 Meilen.)

Die österreichische Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft gibt in ihrer „Fahrordnung für 1852" die Entfernung von Linz nach Galatz folgendermaßen an:

von Linz nach Wien	27	M.	
„ Wien nach Preßburg	$8\frac{1}{2}$	„	39 M.
„ Preßburg nach Pesth	$30\frac{1}{2}$	„	
„ Pesth nach Baja	28	„	73 M.
„ Baja nach Mohacs	4	„	
„ Mohacs nach Draueck	13	„	
„ Draueck nach Neusatz	$16\frac{1}{8}$	„	
„ Neusatz (Peterwardein) nach Semlin (Belgrad)	$11\frac{7}{8}$	„	
„ Semlin nach Orsowa	29	„	
„ Orsowa nach Skela Cladowi	2	„	$96\frac{7}{8}$ „
„ Skela Cladowi nach Widdin	$16\frac{1}{2}$	„	
„ Widdin nach Rutschuck	36	„	
„ Rutschuck nach Braila	$39\frac{7}{8}$	„	
„ Braila nach Galatz	$2\frac{1}{2}$	„	
Zusammen	$264\frac{7}{8}$	Meilen.	

---

geschleift werden.) Kohl gibt die türkischen Festungen an der Donau, Save und Unna von Orsowa aufwärts wie folgt an: Fort Cladowa, Fort Elizabeth (Schistab), Festung Orsowa, Fort Golubinci (Gogardsinlik), Fort Golubacz, Fort Rama, Fort Kostolacz, Fort Kulioz, die Festungen Semendria (Smederow), Belgrad, Schabaz, Berbir, Fort Dubicza und Fort Novi. (Kohl, 4. Bd., S. 15.)

Der letzte Einfall der Türken in Ungarn geschah im J. 1787/8.

Digitized by Google

Ferner von Galatz nach Reni	. . . .	$2^1/_2$ Meil.
„ Reni nach Ismail	. . . .	6 „

auf der Theiß:

von Tittel nach Szegedin	. . . .	$32^1/_2$ Meil.
„ Szegedin nach Szolnok	. . . .	32 „
„ Szolnok nach Tokay	. . . .	53 „
		$117^1/_2$ Meil.
von Tittel nach Temesvar	. . . .	13 Meilen.

auf der Sau (Save):

von Semlin nach Mittrovitz	. . . .	$22^1/_4$ Meil.
„ Mittrovitz nach Brood	. . . .	$32^3/_{10}$ „
„ Brood nach Alt=Gradiska	. . . . . .	$15^3/_4$ „
„ Alt=Gradiska nach Sziffeck	. . . . . .	$19^7/_{10}$ „
		90 Meilen.

auf der Drau:

von der Mündung (Draueck) bis Essegg . . 4 Meilen.
„ Pesth nach Essegg 48 Meilen (eigentlich 49 Meilen);
nämlich von Pesth nach Draueck 45 Meil.
„ Draueck nach Essegg 4 „

Breite, Tiefe und Gefälle.

Breite.

Bei Donaueschingen beträgt solche schon an .	100	Fuß.
„ Donauwörth	300	„
Von Kehlheim aus, im Durchschnitt ungefähr	500	„
Bei Regensburg	800	„
„ Passau	750	„
„ Linz	828	„
„ Mauthausen	1250	„
„ Wien (Hauptstrom)	1737	„
„ Pesth, an der Brücke	1500	„
unterhalb Pesth	2500	„

(Kohl gibt 3600 Fuß oder 600 Klafter als gewöhnliche Breite an, was ohne Zweifel ein Irrthum.)

Bei Semlin (Mündung der Save) . . . an	3000	Fuß.
unterhalb Pantsowa, wo mehrere große Inseln, „	4000	„
bei der Schlucht von Orsowa bloß . . .	480	„
„ Islaz (Ischlasch), Mündung der Aluta	2280	„

„ Rutschuck und Giurgewo und unterhalb Rutschuck ist die Donau meist so breit, daß man die Ortschaften an bei-

Digitized by Google

den Ufern nur sehr undeutlich unterscheiden kann. Dazwischen liegen lange, mit Gebüsch und Schilf bedeckte Inseln. Zur Ueberfahrt zwischen Giurgewo und Rutschuck mit den Segelbooten braucht man über 2 Stunden.

Tiefe bei gewöhnlichem Wasser (Mittelstand):

zwischen Donauwörth und Regensburg	3 bis 4 Fuß.
(Vor 1843 kaum $1^1/_2$ bis 2 Fuß.)	
bei Passau *)	5 Fuß.
„ Wien	6 bis 7 „
weiter hinab	9—10 Fuß und darüber.

Diese Tiefe kann selbst bei kleinem Wasser, durch zweckmäßige Behandlung, erlangt werden. Am eisernen Thore soll eine stellenweise Tiefe von 158 Fuß vorkommen.

Gefäll.

Im Verhältniß zum Rhein ist der Fall der oberen Donau mehr als das Doppelte so stark. Von Ulm bis Passau beträgt solcher $12^1/_2$ Fuß auf die deutsche Meile.

Regensburg	liegt	1065	Pariser Fuß über der Meereshöhe.
Passau	„	898	„ „ „ „ „
Linz (Brücke)	„	766	„ „ „ „ „
Orsowa	„	130	„ „ „ „ „

---

*) Der mittlere Wasserstand der Donau bei Passau ist:

im Winter (Jan. — März)	4′ 8″ 3	durchschnittlich 6′ 9″ (Berghaus phys. Atlas. S. 103.)
im Frühling	7′ 6″ 3	
im Sommer	5′ 10″ 6	
im Herbste	5′ 11″ 0	

Digitized by Google

Von der Mündung der Enns bis zur ungarischen Grenze (Theben), 33 Meilen, beträgt das Gefälle 348 Fuß oder 10 Fuß (nach anderen Angaben 11½ Fuß) auf die deutsche Meile; in Ungarn kaum 2 Fuß.

Genaue Aufstellungen des Donaugefälls sind noch nicht bekannt.

Digitized by Google

Donaubrücken. (Von Regensburg abwärts.)

Zu Regensburg befindet sich eine Steinbrücke, die zu der am linken Donauufer liegenden Vorstadt (Stadtamhof) führt. An diese Vorstadt schließt sich der Ort Steinweg an, von wo ebenfalls eine Steinbrücke über das Flüßchen Regen führt (zum Dorfe Regenhausen oder Reinhausen).

Donaustauf, am linken Ufer. Marktflecken mit dem stattlichen Schlosse des Fürsten von Thurn und Taxis. Eine schlechte Holzbrücke führt hier über die Donau. In der Nähe die Walhalla.

Straubing, am rechten Ufer, Stadt von 7000 Einwohner mit lebhaftem Handel, besonders in Getreide. Eine Steinbrücke (die jetzt durch eine Kettenbrücke ersetzt werden soll) führt zur jenseitigen Vorstadt Gstüt.

Deggendorf, am linken Ufer, Städtchen von 3000 Einwohner, unweit der Isar-Mündung, mit Wallfahrtskirche. Hauptstapelplatz für Holz aus den baierisch-böhmischen Waldungen. Brücke über die Donau nach Fischerdorf.

BIBL. UNIV. GENT

Passau, am linken Ufer, Stadt von 9000 Einwohner, mit Handel und Schiffbau, auf einer Landzunge gelegen, die nördlich von der Donau, südlich von dem Inn bespült wird. Ueber jeden Fluß führt eine Steinbrücke. Der Inn ist hier an seiner Mündung an 900 Fuß breit, die Donau bloß 750 Fuß.

Linz, am rechten Ufer. Von dieser Stadt (20,000 Einwohner) führt eine 828 Fuß lange hölzerne Brücke mit 13 Jochen zur gegenüberliegenden Vorstadt Urfahr (Marktflecken mit 2000 Einwohner).

Mauthausen, am linken Ufer, Marktflecken mit langer Uferstraße, der Enns-Mündung gegenüber (3 St. von Linz). Fliegende Brücke. 1 St. von Mauthhausen liegt die Stadt Enns.

Stein, am linken Ufer, Städtchen von 2000 Einwohner, mit langer Uferstraße und vielen Wirthshäusern. Eine Allee führt von hier zur nahen Stadt Krems (5000 Einwohner), und eine belebte Schiffbrücke zum jenseitigen Städtchen Mautern (1000 Einwohner). In der Nähe von Stein (auf der Höhe) liegt die berühmte Benedictiner-Abtei Göttweih (mit weiter Aussicht) und die Ruine der alten Donaufestung Dürrenstein, wo Richard Löwenherz gefangen saß.

Stein liegt am Ein- und Ausgange der Bergschlucht, durch welche sich die Donau, zwischen Linz (Grein) und hier, Bahn bricht, und wird als Hafen und Rastplatz der Schiffer betrachtet.

Digitized by Google

Zwischen Stein und Wien führt keine Brücke über die Donau.

Zu **Wien** geht über die große Donau (den nördlichen Arm) die neue Eisenbahnbrücke. Ueber die kleine Donau oder den Donaukanal (als südlichen Arm, der dicht an Wien vorbeifließt), führen 5 Brücken, nämlich:

1. die neue Brücke am Augarten;
2. der Kettensteg oder die Karlsbrücke (1830);
3. die Sophien-Kettenbrücke (1825);
4. die Franzens-Kettenbrücke, an der Stelle der alten Brücke erbaut (1848 eröffnet);
5. die Ferdinandsbrücke (Steinbrücke) die nach dem Prater führt und 1819 hergestellt wurde.

Ueber das Flüßchen Wien (das oft stark aus seinen Ufern tritt) ist eine eiserne Brücke im Plan.

zu **Preßburg**, fliegende Brücke;

zu **Gran**, fliegende Brücke;

zu **Comorn**, Schiffbrücke;

zu **Pesth**, große Kettenbrücke, auf 4 mächtigen Steinpfeilern (oben mit Granit eingefaßt) ruhend, die zur gegenüberliegenden Stadt Ofen (Buda) führt. Die 4 in England verfertigten Hauptketten dieser Brücke wiegen über 40,000 Centner. Das Riesenwerk verdankt Pesth dem Grafen Szecheny, der es von Engländern ausführen ließ, die bei Wasser- und Hafenbauten am tüchtigsten und erfahrensten sind. 6 Jahre lang wurde daran gearbeitet (von 1840 bis 1846). Die frühere Schiffbrücke zu Pesth

Digitized by Google

mußte jeden Winter, vom Dezember bis zum März, abgefahren werden, wodurch der Verkehr zwischen beiden Ufern jedesmal sehr gestört und erschwert wurde.

zu Neusatz, Schiffbrücke, die zur gegenüberliegenden Festung Peterwardein führt (1236 Fuß lang).

Dieses ist die letzte Brücke über die Donau.

Früher soll noch eine türkische Schiffbrücke, zwischen Rutschuck und Giurgewo, bestanden haben, als beide Ufer noch türkisch waren. Der Abbruch derselben ist leicht erklärbar, da das walachische Ufer jetzt unter russischem Protectorat steht. Hat ja doch auch die Brücke zwischen Hamburg und Harburg ein gleiches Loos erfahren, und zwar zwischen rein deutschen Bundesstaaten! (S. Elbe.)

Ueber die Theiß führt 1 Schiffbrücke zu Szegedin.
1 „ „ Szibakhaza.
1 „ „ Szolnock.
1 „ „ Tisza Fürad.

Donaumühlen.

In der Donau sieht man zahlreiche Schiffmühlen, oft in ganzen Reihen, namentlich zwischen Pesth und Semlin.

(Im Banat werden die Mühlen meist durch Pferde betrieben.)

Digitized by Google

Haupthäfen der Donau. (Von Wien abwärts.)

Am linken Ufer:

Preßburg (10,000 Einwohner) mit der alten Burg der Könige von Ungarn (auf dem Schloßberge), einem massiven Viereck.

Am rechten Ufer:

Raab (11,000 Einwohner) an der kleinen oder Wieselburger Donau (Donauarm) hinauf.

Gran (alte Stadt) mit Dom und Schloß des Erzbischofs Fürst Primas von Ungarn.

Am linken Ufer:

Comorn, Festung.

Waizen mit schöner Kathedrale.

Pesth (130,000 Einwohner). Hier vereinigen sich die Straßenzüge von der obern Theiß, Samos, Maros, Gran, Waag und vom Plattensee. Vor 60 Jahren war Pesth noch voll elender Hütten und ohne Pflaster; jetzt besitzt es Prachtbauten und eine Stunde lange herrliche Uferstraße.

In dem gegenüberliegenden Ofen oder Buda

Digitized by Google

(40,000 Einwohner) befindet sich das große Arsenal der Donaudampfschifffahrt. Auch sind hier warme Schwefelbäder, darunter noch mehrere türkische.

Neusatz (6000 Einwohner) im Batschker Comitat, sogen. Batschker (Bacser) Ebene, wo viele Deutsche wohnen (in 41 Ortschaften; die Serben bewohnen bloß 35). Diese schöne Stadt, meist von Serben bewohnt, wurde im letzten Kriege (Juni 1849) von der gegenüberliegenden Festung Peterwardein und der Brückenschanze (am linken Ufer) aus, durch die Ungarn fast ganz in den Grund geschossen, so daß von 20,000 Einwohnern kaum 6000 Einwohner übrig blieben.

Bei Peterwardein wird starker Weinbau getrieben. 1 Stunde von Peterwardein liegt Carlowitz. Peterwardein bildet den Schlüssel zu dem romantischen Syrmien, das sich zwischen der Donau und der Save erstreckt.

Am rechten Ufer:

Semlin (10,000 Einwohner), der türkischen Stadt und Festung Belgrad gegenüber, an der Mündung der Save (1/2 Stunde oberhalb).

Am linken Ufer:

Pancsowa (Pantschowa) mit 13,000 Einwohner. Zwischen Pancsowa und Semlin (Belgrad) fährt täglich ein Dampfboot hin und zurück. Außerdem gibt es hier viele kleine Fahrzeuge (österreichische und türkische), welche die Verbindung zwischen diesen

Digitized by Google

3 Städten unterhalten. Die türkischen (serbischen) Schiffer (Arnauten) zeichnen sich durch ihre Sicherheit und Geschicklichkeit aus.

Drenkowa ist bloß als frühere Schifffahrtsstation der Dampfschifffahrtsgesellschaft, die hier eine kleine Ansiedelung begründete, zu betrachten.

Orsowa (Orschowa), 6000 Einwohner, österreichisches Grenzzollamt und Contumazanstalt.

Dieses ist der südlichste Punkt des **Banats** *). Die Riesenberge der Umgegend sind Ausläufer der siebenbürgischen Karpathen. In 2 Seitenthälern derselben liegen die vielbesuchten warmen Quellen der Herkulesbäder und Mehadia; letztere im Thale

*) Der fruchtbare Landstrich **Banat**, Temescher Banat genannt, ist so groß wie Belgien (544 geogr. □ Meilen), voll Getreidefelder und Rebenhügel, und erstreckt sich am linken Ufer der Theiß, von Szegedin bis Orsowa. Die Maros bildet die nördliche, die Donau die südliche und Siebenbürgen die östliche Grenze. Die Banater Militärgrenze reicht von Neusatz bis Orsowa. Das Banat zeichnet sich von den weiten ungarischen Steppen (Pusten) vortheilhaft aus, obgleich es ebenfalls in seinen südwestlichen Theilen solche Flächen besitzt, die aber meist zu den fetten und fruchtbaren Niederungen gehören.

Zahlreiche Fruchtschiffe mit Banater Weizen gehen jährlich der Theiß hinab nach Oesterreich. Nach verläßlichen Angaben nehmen jährlich bei 15,000,000 Metzen Frucht aus dem Banat den Weg nach Wien, wozu 1000 Schleppschiffe zum Transporte kaum genügen, da der Andrang kurz vor der Erndte und im Winter zusammenfällt. Der Banater Weizen ist in der Regel zwei Gulden pr. Metzen theurer als der ungarische. Auch die Branntweinbrennereien nehmen im Banat und in Ungarn sehr zu; in und um Arad zählt man an 40 Brennereien.

Digitized by Google

der Tscherna, wohin von Orsowa eine gute Chaussée führt.

Früher wurden die stromaufwärts gehenden Güter von Orsowa nach Drenkowa umgeladen, und zu Land diese Strecke weit (7½ Meilen) fortgeschafft (stromab durch Ruderkraft). Jetzt geht alles durch Dampfkraft.

Am linken (walachischen) Ufer:

Skela Cladowi (gegen Cladosniza über).

Czernec (Tschernetz) landeinwärts.

Iswor.

Calafat (gegen Widdin über), der vorzüglichste Hafen der fruchtbaren kleinen Walachei, deren Hauptstadt Crajowa ist, mit 20,000 Einwohner.

Islaz (Islasch) an der Mündung der Aluta.

Turno.

Simnitza, mit Weinbau und Viehmarkt.

Kalarasch.

Giurgewo (Dschurdschu) oder Schurschewa (Jurza), 20,000 Einwohner, gegen Rutschuck über, Donauhafen für Bukarest. Hier sieht man noch viel türkisches (Kaffeehäuser, Bazars). Die walachische Hauptstadt Bukarest mit 90,000 Einwohner, worunter 2500 Bojaren und 3000 Juden, liegt 8 Meilen von Giurgewo entfernt.

Alle diese am linken walachischen Ufer gelegenen Plätze versehen den Markt von Ibraila mit Getreide und andern Landesprodukten. Aus Giurgewo allein gingen im J. 1847

Digitized by Google

an 150,000 Metzen Mais und Weizen stromauf- und abwärts.*)

Braila (Ibraila), zunehmende Stadt und wichtigster Hafen der untern Donau, mit einem 3000 Fuß langen neuen Quai. Dieses ist der Hauptseehafen der Walachei, während Giurgewo den Hauptdonauhafen derselben bildet.

Am linken (moldauischen) Ufer:

Galatz (Galatsch), Hafen der Moldau, deren Hauptstadt (Jassy) 50,000 Einwohner zählt, und 28 Meil. von hier entfernt ist.

Am rechten (*serbisch-türkischen*) Ufer:

Cladosniza.

Die folgenden Städte gehören zum türkischen Sandschack (Statthalterschaft) von Widdin.

Widdin (20,000 Einwohner). Hieher flüchteten sich im letzten Kriege über 3000 Ungarn, mit Bem und Kossuth.

Lom Palanka.

---

*) Mit den Donaudampfschiffen kamen im J. 1847 nach Giurgewo: aus Oesterreich und dem Zollverein 18,406 Ctr. Güter, darunter 77 Wiener Wagen für Bukarest.

aus Ungarn	2,506	„	„
aus der Walachei und Moldau .	1,807	„	„
Zusammen . .	22,719	Ctr.	Güter.

Die Güter*ausfuhr* von Giurgewo betrug im Jahre 1847 bloß 10,167 Ctr., worunter 5512 Ctr. Wolle nach Oesterreich und 1649 Ctr. geläutertes Fett (Tscherwis) nach Constantinopel.

Im Jahre 1843 gingen mit dem Dampfboot „Zriny" 2352 Ctr. Wolle und 93 Ctr. Hasenfelle nach Wien (aus Giurgewo) ab.

Digitized by Google

Oreawa (Orawa).

Nicopolis (10,000 Einwohner).

Sistow (Sistowa), 20,000 Einwohner, gegen Simniza über sehr vortheilhaft gelegen. Im Jahre 1848 liefen an 400 Flußschiffe zu Sistow ein, meist unter türkischer Flagge, einige auch unter griechischer. Die Einfuhr bestand aus Salz, Holz 2c.; die Ausfuhr aus Reis (10,000 Säcke), aus macedonischer Baumwolle (4000 Ballen), Weizen 2c.

Am rechten (bulgarisch-türkischen) Ufer:

Die folgenden Städte gehören zur Statthalterschaft Silistria, welche die größte Hälfte Bulgariens, mit der nordöstlichen Landzunge und die Paschalike von Rutschuck und Silistria (nebst Schumla und Varna) umfaßt.

Rutschuck (Ruszek), 40,000 Einwohner, terassenförmig auf hohem Kreidefelsen gelegen. Diese Stadt gehört zu den wichtigsten Donauhäfen. Mehrere Landstraßen des Innern treffen hier zusammen (S. unten).

Silistria (30,000 Einwohner) ist in Verfall gerathen und bei dem Donauhandel wenig betheiligt, mit Ausnahme von Getreide, wovon es jährlich nicht unbedeutende Quantitäten nach Ibraila und dem Kanale-(Donauarm) von Matschin verschifft.

Rassowat (8000 Einwohner), feste Stadt unterhalb Silistria.

Von den in Rutschuck eingeführten Waaren geht vieles nach den umliegenden Jahrmärkten bis nach Rumelien und

Digitized by Google

Konstantinopel. Die Rutschuker Kaufleute besuchen folgende Jahrmärkte:

			Absatz.
im Februar	Kervan, Vorstadt von Seres (110 Stund. Entfernung)	. circa	4,000,000 Piaster.
„ April	Dschuma (18 St. Entfernung)	„	12,000,000 „
„ Juni	Karassu (45 St.)	„	4,000,000 „
„ „	Karnabat (45 St.)	„	2,000,000 „
„ Juli	Slivno, wo eine große ärarische Tuchfabrik ist (36 St.) . .	„	2,000,000 „
„ „	Maraß, Vorstadt von Philippopolis (55 St.)	„	4,000,000 „
„ „	Morokop (90 St.)	„	4,000,000 „
„ Sept.	Usundschowa (50 St.) . . .	„	20,000,000 „

Auch nach Wien kommen Handelsleute aus Rutschuck zu Einkäufen. Im Jahr 1847 hatte Rutschuck einen Waarenumsatz von mindestens 3,500,000 fl. C.-M., wovon 2,500,000 fl. auf den Handel mit Oesterreich und den Zollverein kamen. (S. Mittheilungen d. österr. Handelsministeriums, 1. Jahrg. 1850, p. 224.)

Beliebt sind die Schweizer Musseline, sächsische Halbbaumwollzeuge, Glaswaaren aus Böhmen ꝛc. Englische Fabrikate und Erzeugnisse kommen ebenfalls in wachsender Menge an. Im Jahre 1848 kamen nach Rutschuck 3 Ladungen englisches Eisen und 4 Ladungen englischer Steinkohlen ꝛc. Aus Bosnien 4 Ladungen Schiffbauholz, da hier der Schiffbau stark getrieben wird. Aus der Walachei Bretter und Steinsalz. Im Durchschnitt werden jährlich 10 Donaubarken von 200,000 Ocka in Rutschuck vom Stapel gelassen. (S. weiter unten Ruderschifffahrt.) Ueber 500 Flußschiffe liefen im Jahre 1848 ein. Zu den Aus-

Digitized by Google

fuhrartikeln von Rutschuck gehören Wein (womit der hiesige Distrikt die ganze bulgarische Küste bis Matschin versieht), gesalzene Fische (Hausen, Störe und Karpfen), Tabak, Honig, Rinds- und Hammelsfett (Tscherwis). Letzteres kommt auch viel aus der Walachei, Schaf- und Ziegenfett (in Rutschuck werden jährlich an 60,000 Stück Schafe und Ziegen verbraucht), Baumwolle, Wolle, Leder, Reis ꝛc.

Die Dampfboote brachten im Jahre 1847 5094 Ctr. Manufakturwaaren aus Oesterreich und dem deutschen Zollverein nach Rutschuck, im Werthe von 1,115,000 fl.

Die Getreideausfuhr betrug im Jahre 1847:

von Rutschuck nach Braila und Galatz	57,890 Triester Star.			
„ Sistow	67,558	Triester	Star	Weizen.
„ Nicopolis . . .	375,955	„	„	Mais.
„ Lom Palanka . .	16,677	„	„	Gerste.
„ Oreawa	7,396	„	„	Roggen.
„ Widdin	3,342	„	„	Hirse.
Zusammen . .	470,928 Star, im Werthe von 1,050,000 fl.			

Ein guter Theil davon ging für Rechnung des Gouverneurs von Widdin (der sonach selbst Handel treibt).

Der Weizen von Sistow wird dem walachischen vorgezogen.

Nach Orsowa kamen im Jahre 1849 aus Bulgarien und der Walachei:

auf Donaubarken:	112,951	Metzen	Mais.
	4,172	„	Weizen.
	8,887	„	Gerste.
	75,258	„	Halbfrucht *).
auf Schleppschiffen:	60,000	„	Weizen und Mais.
Zusammen . .	261,268	Wiener	Metzen.

*) Ungarischer Mischling ist Roggen und Weizen gemischt.

Digitized by Google

Von diesen 261268 Wiener Metzen ging ein Theil die Save hinauf, über Szisseck und Carlstadt nach Triest.

Auch aus Varna (türkischer Hafen am schwarzen Meer) kommt jetzt bulgarisches Getreide in den Handel; doch ist der Ackerbau in Bulgarien im Ganzen noch sehr zurück. Herden begründen den Reichthum der ansässigen Bulgaren. Das milde Klima (unter welchem der Maulbeerbaum wild wächst) erlaubt den Bulgaren die Herden den ganzen Winter im Freien zu lassen. (Bulgarien liegt unter demselben Breitegrade wie die Lombardei und das südliche Frankreich). In den größeren Städten Bulgariens sind überall Schlachthäuser (Saldanhé), meist Eigenthum von Privaten, worin vom August bis zum October 2000 bis 3000 Ochsen und Rinder (in jedem) geschlachtet und abgehäutet werden. Das Fett wird zu Tscherwis versotten. Die Knochen werden weggeworfen (in der neuesten Zeit gehen jedoch viele Knochen von Varna nach England).

Die Schafzucht ist im Verhältniß noch bedeutender wie die Rindviehzucht (zum Bairamfeste schlachtet Rutschuck in der Regel allein an 3000 Schafe). In Serbien ist die Schweinezucht mehr zu Hause. Die Herden in Bulgarien werden von einer Weidetrift zur andern getrieben, wie die Merinos auf den spanischen Hochebenen.

Zur nähern Kenntniß schalte ich hier den Verkehr der siebenbürgischen Viehzüchter mit Bulgarien ein.

Bulgarien hat in seinen Bergabhängen und Thälern üppige Triften, wohin aus Siebenbürgen jeden Herbst zahlreiche Herden von Schafen, Ziegen und Pferden über die Donau getrieben werden

Digitized by Google

und im nächsten Sommer zurück. Diese Wanderungen der siebenbürgischen Hirten (Mokanen) stützen sich auf altes Herkommen und auf eine weitere spätere Uebereinkunft mit der Pforte. Die Mokanen zahlen in Bulgarien bloß ein Pachtgeld für die Weidegründe und ein Zuchtgeld für die Herden, sind aber sonst von allen türkischen Abgaben frei. In trocknen und heißen Sommern, wo die bulgarischen Weiden ausgebrannt sind, bleiben die Herden in Siebenbürgen.

Im Herbst 1847 gingen aus Siebenbürgen über die Donau:

			bestehend aus:		
			Pferd.	Ziegen.	Schafen.
durch Giurgewo . . .	39	Herden,	317	748	61,337
„ Oltenicza . . .	60	„	626	320	96,142
„ Kalarasch . . .	42	„	156	260	61,001
„ Gura-Jalomnitza .	68	„	377	1,918	134,871
„ Braila und Galatz	72	„	619	1,208	120,021
Zusammen . .	281	Herden.	2,095	4,454	473,372

unter der Obhut von 4189 Hirten, die außerdem noch an 7 bis 800 bulgarische Knechte in Dienst nahmen, deren Lohn zum Theil in Schafen und Lämmern besteht, wodurch dieselben mit der Zeit zu einer eigenen Herde gelangen.

Im Jahre 1848 belief sich der Herdenstand der Mokanen in Bulgarien auf 5700 Pferde und an 500,000 Schafe und Ziegen. (Die Ziegen dienen gewöhnlich den Schafen als Führer, denen sie gerne nachfolgen.)

Die Schafe werden im Frühjahr von den Mokanen auf den Weiden geschoren und die Wolle in die Donauhäfen und die Türkei verkauft. Ein Schaf gibt im Durchschnitt 2 bis 2½ Oka (4½ bis 5 Pfd.) Wolle. Auf 1000 Schafe rechnet man jährlich an 600 Lämmer. Außerdem werden von den Mokanen viele Schaf-, Ziegen- und Lamm-Felle verkauft. Ein Theil der Wolle wird an der Donau gewaschen, der größte Theil aber geht ungewaschen nach Siebenbürgen (Kronstadt), wo sie gereinigt und sortirt wird. Bei mildem Winter ist oft der Wollertrag an 1,200,000 Oka (27,000 Wie-

Digitized by Google

ner Ctr.). Der Preis in Wien für die beste Sorte ist 50 bis 60 fl. pr. Centner. Die Fracht von Kronstadt nach Wien 4 bis 5 fl. pr. Ctr.

Auch in der Walachei, namentlich in den Bezirken von Ibraila und Rimnick, findet man eine Menge siebenbürgischer Viehzüchter als Grundpächter. Die Zahl der dort gehaltenen Schafe schlägt man zu 500,000 an.

Die Mokanen sind vom walachischen Volksstamme. Ihre Lebensweise ist sehr einfach; sie wohnen in Erdhütten (Burde), sind abgehärtet, in grobe Leinen und Schafpelze gekleidet und nähren sich größtentheils von Maisbrei (Mamaliga), Schaf- und Ziegenkäsen. Viele unter ihnen sind auch wohlhabend und besitzen neben ihren Herden noch bedeutende Summen in baarem Gelde.

In früheren Zeiten waren die Fürstenthümer der Moldau und Walachei das Ziel der Mokanen-Wanderungen. Durch die Ausdehnung des dortigen Ackerbaues wandten sie sich mehr nach Bulgarien, wo, bei schwacher Bevölkerung, noch drei Viertel des Bodens brach liegt und die Herden den ganzen Winter im Freien zubringen. Nur bei strengen Wintern und starkem Schneefall werden die Herden in die mit Rohr und Weiden bewachsenen bulgarischen Niederungen getrieben, wobei jedoch immer viele Schafe zu Grund gehen.

Im Jahre 1851 wurden aus der Walachei
600,000 Oka Wolle nach Siebenbürgen verkauft;
450,000 „ „ gingen pr. Dampf aufwärts der Donau;
280,000 „ „ gingen ins Ausland. (Für 1852 wird die Ausfuhr stromaufwärts bedeutend höher sein.)

Viel walachisches Rindvieh geht über Mehadia und Szegedin nach Pesth und Wien, ohne was aus Ungarn nach Wien geht (über Raab).

Tultscha (türkischer Hafen) zwischen Galatz und der Sulina-Mündung, an der nordöstlichen Spitze Bulgariens gelegen, versieht die meisten Donaufahrer mit

Digitized by Google

Proviant (Rinder, Schafe, Zwieback, Käse ꝛc.), welche die an der Sulina nothwendigen Operationen des Lichtens vornehmen. Im Jahre 1848 wurden an die Donaufahrer in Tultscha abgesetzt: 800 Rinder, 1500 Schafe, 2500 Lämmer, 20,000 Oka Käse und 600,000 Oka Zwieback.

Auch Lootsen werden hier aufgenommen oder entlassen. Die zwischen Konstantinopel und Galatz fahrenden Lloydsdampfschiffe legen jedesmal in Tultscha an, um Güter und Reisende einzunehmen oder an's Land zu setzen. Zwischen Galatz und Tultscha besteht außerdem eine tägliche Verbindung durch Segelschiffe und Barken. Im Jahre 1848 brachten Segelschiffe aus Sicilien, Triest ꝛc. 23,000 Ctr. sicilianisches Seesalz, Oliven, Südfrüchte, Reis, Kaffee, Zucker ꝛc. nach Tultscha, und aus Galatz kamen dahin mit Barken:

3,600,000	Oka	moldauischer Wein,
1,000,000	„	Branntwein,
100,000	„	Tscherwis (geläutertes Fett),
15,000	Ctr.	Käse.

Auch der Schiffbau wird in Tultscha stark betrieben, da hier billig und gut gearbeitet wird.

Vom Stapel gelassen wurden von den hiesigen Werften:

im J. 1847	3 österr.	Schiffe	von	85—150	Tonnen,
	22 türkisch.	„	„	105—500	„
im J. 1848	18	„	„	3962	„

Gesammtgehalt, im Werthe von 1,638,000 Piaster.

Digitized by Google

Die hier gebauten türkischen Schiffe gehören fast sämmtlich griechischen Rhedern an, sind mit griechischen Matrosen bemannt und vertauschen in Galatz oder Braila die ottomannische mit der moldauischen oder walachischen Flagge.

Die beiden russischen (bessarabischen) Donauhäfen, Reni und Ismail, liegen an dem linken Arm der Donaumündung. Reni liegt $2\frac{1}{2}$ Meilen unterhalb Galatz, und Ismail 6 Meilen weiter hinab, nach dem schwarzen Meere zu. (S. weiter unten: Ein- und Ausfuhr.)

Kilia-Nova ist ein kleiner Hafen, fast dicht am schwarzen Meere.

Digitized by Google

Schiffbare Nebenflüsse und Kanäle der Donau.

Die Donau nimmt in ihrem Laufe an 120 Flüsse und Bergbäche auf, worunter 34 schiffbar sind, und mehrere andere noch schiffbar gemacht werden können.

Bei Donaueschingen, wo sich mehrere starke Bäche vereinigen, kommt zuerst der Name Donau vor. (Die Alten nannten den Strom bloß oberhalb der Katarakten Danubius, unterhalb aber Isther. Im Türkischen heißt die Donau Duna, im Slavonischen Donawa.)

bei Ulm tritt die Iller hinzu, } beide nicht schiffbar.
bei Donauwörth: die Wernitz, }

bei Marxheim und Lechs-Gmünd: der Lech (Grenzfluß zwischen Schwaben und Baiern, der an Augsburg vorbeifließt und für kleine Fahrzeuge schiffbar ist, doch fast nur für Holzflößung dient). Zu Lechs-Gmünd ist der Anfang der sumpfigen Donaumoose, die in neuester Zeit mehr angebaut werden, nachdem man sich schon über 70 Jahre lang damit beschäftigt.

Digitized by Google

bei Kehlheim: die Altmühl. Der Main-Donau-kanal (Ludwigskanal) mündet hier in die Donau.

Dieser bewundernswerthe Kanal, der größte Deutschlands, wurde im Jahre 1843 eröffnet, aber erst im Jahre 1846 in durchaus schiffbaren Stand gesetzt. Er ist 23½ deutsche Meilen lang, 54 Fuß breit, hat 5 Fuß Wassertiefe und 94 Schleußen. Vom Wasserspiegel der Donau steigt er bis Neumarkt 272 Fuß und fällt dann bis Bamberg 630 Fuß. Jede Schleuße ist 16 Fuß breit und 120 Fuß lang, um lange Flöße und Schiffe durchzulassen.

Nach den bairischen Kammerverhandlungen vom 17. Jan. 1852 kostet der Ludwigs-Kanal 15,917,759 fl. 14 kr. oder nahe an 16,000,000 fl. Bis zum Jahre 1850 überstiegen die jährlichen Ausgaben die Einnahmen; von da an war der Erfolg günstiger.

Die Einnahme des Kanals betrug

im Jahre	1847	102,459	fl.
	1848	81,792	„
	1849	103,776	„
	1850	128,356	„
	1851	116,024	„ (bis October).

(Die baierische Regierung hat beschlossen, auch den Rest der Main-Donaukanal-Actien zu übernehmen, so daß dieser Kanal nunmehr ganz als Staatsunternehmen erscheint.)

Es gingen durch den Main-Donaukanal

im. J.	1847	1,765,023	Ctr.	Güter			
	1848	1,371,605	„	„			
	1849	1,709,199	„	„	in 2776	Sch. u. 202	Holzfl.
	1850	2,119,009	„	„	3617	„ 320	„

Außer Handelsgütern sind die durchgehenden Hauptartikel: Holz, Steine und Getreide.

Folgendes waren die Hauptartikel in den J. 1849 und 1850:

	1849.	1850.	
Holz	1,017,997	1,346,606	Ctr.
Steine	116,290	112,772	„
Eisen	92,290	37,665	„

Digitized by Google

	1849.	1850.	
Getreide	71,593	134,877	Ctr.
Salz	43,744	67,692	„
Eisenwaaren und Maschinen .	29,800	17,801	„
Kaffee	25,856	25,152	„
Zucker	(?)	47,189	„
Glaswaaren und Spiegel . .	11,701	14,219	„
Tabak	11,606	13,411	„
Bier, Wein, Branntwein . .	10,501	11,872	„
Mineralwasser	2,680	5,543	„
Torf und Steinkohlen . . .	29,515	31,917	„
Erden und Erze	32,898	70,427	„

Im Jahre 1850 waren die Transporte folgender Waaren bedeutender wie im Vorjahre:

Holz, Holzkohlen, Bretter, Erze, Torf und Steinkohlen, Getreide, Sämereien, Obst, Töpferwaaren, Schwefel, Schmelztiegel, Farbhölzer, Marmor, Salz, Zucker, Hohlglas und Spiegel, Tabak, Wein, Bier, Branntwein, Mineralwasser.

Weniger waren sie in Steinen, Eisen, Hanf, Flachs, Kaffee, Eisenwaaren und Maschinen.

(S. Jahresbericht der Central-Commission für Rheinschifffahrt für 1850 über den Main-Donaukanal. S. 37.)

In den ersten drei Jahren der Eröffnung, von 1843 bis 1846, wurden zwischen Kehlheim, Nürnberg und Bamberg im Ganzen über 5 Millionen Zollcentner Frachtgüter verschifft.

Vom Monat October 1844 bis Ende 1845 ($1\frac{1}{4}$ Jahr) kamen auf dem Kanal an:

im Hafen				
von Kehlheim .	276 Schiffe,	3 Nachen,	6 Flöße,	126,871 Ctr.
„ Töging .	56 „	— „	— „	16,678 „
„ Beilagrier	70 „	— „	— „	14,101 „
„ Neumarkt	233 „	— „	— „	32,937 „
Uebertrag	635 Schiffe,	3 Nachen,	6 Flöße,	190,587 Ctr.

Digitized by Google

Uebertrag	635 Schiffe,	3 Nachen,	6 Flöße,	190,587 Ctr.
im Haf. v. Nürnberg	1126 „	— „	— „	560,527 „
„ Fürth . .	718 „	— „	— „	196,828 „
„ Erlangen	594 „	— „	— „	80,224 „
„ Vorchheim	444 „	— „	— „	23,601 „
„ Bamberg.	893 „	224 „	4 „	235,653 „
Zusammen	4410 Schiffe,	227 Nachen,	10 Flöße,	1,287,420 Ctr.

Es gingen ab:

von Kehlheim.	284 Schiffe,	— Nachen,	5 Flöße,	84,315 Ctr.
„ Töging .	83 „	— „	— „	34,865 „
„ Beilagrier	77 „	— „	— „	40,277 „
„ Neumarkt	245 „	— „	— „	107,300 „
„ Nürnberg	1299 „	— „	— „	224,601 „
„ Fürth . .	578 „	— „	— „	26,994 „
„ Erlangen	392 „	— „	— „	31,797 „
„ Vorchheim	428 „	— „	— „	32,109 „
„ Bamberg	864 „	242 „	— „	444,070 „
Zusammen	4250 Schiffe,	242 Nachen,	5 Flöße,	1,026,328 Ctr.

(S. Jahresbericht der Rheinschifffahrts-Centralcommission vom Jahre 1845. S. 39.)

Der ganze Kanalweg wird von den Güterschiffen in 5 Tagen zurückgelegt und der Aufenthalt bei den Schleußen zum Pferdewechsel oder Füttern benutzt. — Für Schiffe von 2000 Ctr. braucht man bloß 1 Pferd.

Im Juli 1846 ging zum erstenmal ein eisernes Schiff direct von Amsterdam nach Pesth durch den Main-Donaukanal mit 950 Ctr. Zucker, Indigo 2c.

Am 6. Febr. 1847 ging das Schiff „Amsterdam u. Wien" von Mainz ab (am 26. Nov. von Rotterdam) und kam den 6. Mai in Pesth an, befrachtet mit 3800 Ctr. eisernen Ketten für die Pesther Brücke. Der Aufenthalt entstand durch Eisgang und niedriges Wasser. 4 mit englischem Eisen beladene Mainschiffe waren im Juli 1852 von Rotterdam nach Wien unterwegs.

1850 gingen im Juli zwei mit Tabak beladene Segelschiffe, auf der Rückfahrt von Wien nach Holland, die Donau herauf,

Digitized by Google

konnten aber aller Bemühungen ungeachtet kein Schleppschiff bekommen, und mußten außerdem bei Passau zur Revision alles ausladen. Das ist weder ein schneller noch ein freier Verkehr!

Bei Regensburg (oberhalb): die Naab, für kleine Fahrzeuge schiffbar.

Bei Regensburg (unterhalb): der Regen. Von diesem Flüßchen hat die Stadt Regensburg (seit 1810 baierisch) ihren Namen; hier ist der Ausgangspunkt des ganzen Verkehrs von Mitteldeutschland mit der Donau.

Bei Deggendorf und Isar-Gmünd: die Isar, die an München und Landshut vorbeifließt, aber bloß zur Holzflößung dient. Lech und Isar sind im Ganzen für die Schifffahrt von wenig Bedeutung, ebenso Traun und Enns.

Bei Passau: der Inn. Dieser Fluß ist an seiner Mündung breiter wie die Donau, und bis in die Nähe von Innspruck (Hall) für Fahrzeuge von 3 – 400 Ctr. schiffbar; weiter hinab für Fahrzeuge von 800 und 1000 Ctr. Mit der Zeit wird der Inn wohl ebenfalls mit Dampfschiffen befahren werden. In der Thalfahrt des Inn passiren im jährlichen Durchschnitt nach Passau und Oesterreich 150 bis 200 Fahrzeuge, mit etwa 200,000 Ctr. Kaufmannsgüter, Wein, Kalk, Holz ꝛc. Zu Passau werden die Innflöße (für die Donau) vergrößert. In der Bergfahrt ist der Verkehr lebhafter, jährlich 200 bis 250 Fahrzeuge, mit etwa 300,000 Ctr. Getreide,

Digitized by Google

Tabak, Wein ꝛc. aus Oesterreich nach Baiern und Tirol. Hall ist ein Hauptstapelplatz für Getreide, von wo es zu Land nach Innspruck geht. Oberhalb Braunau wird der Inn durch die Salzach verstärkt, die ebenfalls bis Salzburg schiffbar gemacht ist, und worauf besonders viel Kochsalz (aus den Salinen von Hallein) herab kommt, und Holz (an 11,000 Klafter jährlich). Unter den die Salzach herab kommenden Fahrzeugen (Plätten) sind welche bis zu 1000 und 1100 Ctr. Tragfähigkeit, die aber bloß zu Thal bis nach Wien gehen und dort verkauft werden. Gewöhnlich werden sie nur mit 400 Ctr. belastet, da die Salzach meist nur 12″ Wassertiefe hat, aber mit wenigen Kosten vertieft werden könnte. Die schiffbare Strecke von Salzburg bis zur Mündung in den Inn, bildet die Grenze zwischen Oesterreich und Baiern.

---

*) Nach der Austria vom 3. März 1852 werden auf der Salzach jährlich (im Durchschnitt) an 700,000 Ctr. nach Ober- und Niederösterreich und Baiern verführt, nämlich:

250,000 Ctr. Kochsalz,
120,000 „ Gyps,
15,000 „ Kalk,
60,000 „ Braunkohlen,
250,000 „ Holz (mindestens 11,000 Klafter),
20,000 „ verschiedene Güter, mit 1750 Fahrzeugen (Plätten) die ungefähr 100 fl. kosten.

(Diese Zahl, der Güter sowohl als der Fahrzeuge, möchte jedoch etwas zu hoch gegriffen sein.)

Digitized by Google

Oberhalb Passau (am rechten Ufer, zwischen Isar und Inn): die Vilz (nicht schiffbar). Dieses Flüßchen ist nicht mit der folgenden Ilz zu verwechseln.

Unterhalb Passau (am linken Ufer): die Ilz, worauf jährlich 50,000 bis 60,000 Klafter Scheitholz herab geflößt werden, das meiste (an 40,000 Klafter) aus königl. baierischen Forsten. Der Trifthof (Holz-magazin) ist bei Hals, in der Nähe von Passau.

Bei Linz (unterhalb): die Traun, welche bis Gmünd und Hallstadt für kleine Fahrzeuge schiffbar gemacht ist; der Hauptverkehr ist in Salz von Hallstadt. Ein kleiner 1200 Fuß langer Kanal umgeht den Traun-fall bei Fürth.

Unterhalb Linz (bei Mauthausen): die Enns, unweit der Stadt Enns, ist ebenfalls für kleine Fahrzeuge schiffbar. Vor 1577 konnte die Enns bloß mit Flößen befahren werden. Die Stadt Enns liegt 1 St. von Mauthausen.

Die Ips bildet die Grenze zwischen Ober- und Unter-österreich, so wie die Enns von ob und unter der Enns.

(Es existiren Nachweisungen über die Schifffahrt auf der Traun, Enns, Agger, Vökla und Steyr.)

Bei Wien: das Flüßchen Wien, das bis Wiener-Neustadt kanalisirt ist, unter dem Namen: Neustadter Kanal (7 Meil. lang, 28 Fuß br.), und durch die süd-westlichen Vorstädte von Wien fließt. Der Verkehr ist sehr lebhaft. Es fahren jährlich an 2000 Fahr-zeuge auf und ab.

Digitized by Google

Der sogenannte Wiener=Donaukanal besteht aus einem Donauarm (Kaiserarm), während der Hauptstrom um die Hauptinsel fließt, 1 Stunde von Wien entfernt, worüber die neue große Eisenbahnbrücke nach Mähren und Böhmen führt.

Die Leitha (am rechten Ufer) bildet theilweise die österreichische Grenze gegen Ungarn und ist nicht schiffbar. Mündung bei Altenburg.

Oberhalb Preßburg: die March, welche die Grenze zwischen Oesterreich und dem eigentlichen Ungarn am linken Donauufer bildet. Von Göding an fahren Flöße.

Unterhalb Raab: die Raab (ungar. Arabo). Dieser aus Steiermark kommende durch ein mühlenreiches Thal strömende Fluß (der sich in die sogenannte kleine Donau (Wieselburger Donau) ergießt und bis Kormönd schiffbar ist) bestimmte Karl der Große, nach Vertreibung der Hunnen und Avaren, zur Grenze (im J. 791). Die Wieselburger Donau ist bis Raab hinauf für große Fahrzeuge schiffbar. Raab und Wieselburg sind Hauptgetreidemärkte in Ungarn. In den Monaten April und Mai 1852 kamen in Raab über 1 Million Preßburger Metzen Getreide aus Ungarn an, ohne was aus dem Banat durch Dampfschiffe heraufkam, und ohne was von Szolnock aus mit der Eisenbahn befördert wurde, zusammen wohl über $1\frac{1}{2}$ Mill.

Bei Gula und Comorn: die Waag und die Neitra. Die Waag ist bis nach Leopoldstadt (20 Meil.) für

Digitized by Google

kleine Fahrzeuge schiffbar. Bei gutem Wasserstande ist der Schifffahrtsverkehr ziemlich lebhaft, für Steinsalz (aus Wielizka), Zipser Kupfer, Tabak, Holzwaaren 2c. Von Kiraly-Lehota an gehen Holzflöße.

Das mit der Waag parallel laufende Flüßchen Neitra oder Neutra (das in die Waag-Donau bei Comorn mündet), ist nicht schiffbar.

Oberhalb Waizen (Gran gegenüber): die Gran, die bloß von Bauholzflößen befahren wird und auch für Scheiterholz dient. Nach Neusohl gehen jährlich bei 20,000 Klafter Brennholz.

Der Sio, der aus dem Plattensee kommt und bei Bata in die Donau mündet, ist kanalisirt, dient aber mehr zur Austrocknung des Sumpflandes.

Bei Draueck: die Drau (Drave). Dieser Fluß ist bis Marburg in Steiermark (44 M. weit) für Schiffe von 800 Ctr. und bei gutem Wasserstande sogar bis nach Villach (in Kärnthen) schiffbar.

Bis Esseg (Esseck), 4 M. von der Mündung, fahren die Donaudampfboote, die nun auch bis Warasdin gehen sollen.

Bei Vidovez mündet die Mur in die Drau, die bis Grätz hinauf von den Donau-Getreideschiffen (Fruchtschiffen) befahren wird und zahlreiche Bergwässer aufnimmt, worunter die Mürtz mit vielen Mühlen und Hämmern.

Von Judenburg (Ober-Steiermark) an wird die

Digitized by Google

Mur von Flößen befahren; diese Flöße nehmen auch Güter als Oblast mit (Eisen, Blei, Holzwaaren 2c.).

Eine Regulirung der Drau, vom Pusterthal aus, wurde im Januar 1852 auf Staatskosten genehmigt (durch K. K. Beschluß vom 31. Dez. 1851).

Der kleine Kanal vom Wörthsee nach Klagenfurt dient bloß zu Holzflößungen.

Bei Semlin und Belgrad: die Sau (Save), aus Krain kommend, wird 90 M. weit (bis Sisseck oder Szizeck) von den Donaudampfbooten und von Flußschiffen bis 3000 Ctr. Trächtigkeit befahren. Kleinere Fahrzeuge von 400 Ctr. fahren noch bis nach Salock (in Krain) und Rugowiza hinauf; doch wird meist die obere Sau in Krain und Steiermark bloß von Flößen benutzt. Der Hauptnebenfluß der Sau ist die Kulpa, die zu Sisseck einmündet und bis Carlstadt (19 M.) für Fahrzeuge (Tombaszen) von 1500 bis 2000 Ctr. oder 1300—1500 Metzen Getreide schiffbar ist. (Sie bildet bis unterhalb Mötling die Grenze von Krain).

Im J. 1845 wurden auf der Kulpa von Sisseck bis Carlstadt folgende Waaren verschifft mit 374 Fahrzeugen:

161,850	Metzen	Waizen,	von Becsc und Pancsova kommend.
123,101	„	Hafer,	
95,403	„	Mais,	
176,332	„	Repssaamen	

69,183 Ctr. Tabak, 7,488 Ctr. Lumpen (Hadern) 2c. von

Digitized by Google

Szegedin (an der Theiß) kommend, 195 Eimer Branntwein, und 7,682,134 St. Faßdauben, aus Slavonien, der Save herab, ohne das Bauholz.

Die Wasserfracht

von Pancsova bis Sisseck beträgt	16 kr. pr. Ctr.	zus. 26 kr.
von Sisseck bis Carlstadt . .	10 kr. „	

(Die Landfracht das doppelte.)

Im J. 1851 kamen nach Sisseck *) von Bece, Beckerek, Temesvar, Pancsova und Nebenplätzen

durch die Donau-Dampfboote:		durch 294 Flußschiffe:	
Preßb. Metzen. **)		Preßb. Metzen.	
114,901	Weizen,	547,680	Weizen,
10,717	Halbfrucht,	116,710	Halbfrucht,
93,402	Mais,	722,505	Mais (Kukuriz),
14,801	Gerste,	38,483	Gerste,
11,106	Hafer,	40,470	Hafer,
63,049	Reps,	13,116	Reps,
		33,860	Hirse,
zus. 307,976		1,512,824	

1,820,800 Metzen.

(Das Getreide nennt man in Oesterreich Körnerfrüchte).

Davon ging etwa die Hälfte von Sisseck aufwärts der Save bis zur Eisenbahnstation Steinbrück, von da auf der Bahn bis Laibach (nach Krain und Steiermark), ¼ nach Carlstadt (der Kulpa hinauf), und ¼ nach Agram und

*) Sisseck ist der Hauptbandelsplatz für Croatien und Slavonien. Da, wo die obere Sau aus dem Gebirg hervortritt, liegt Agram (12000 E.), die Hauptstadt von Croatien.

**) Nach Preßburger Metzen wird in ganz Ungarn gerechnet.

Digitized by Google

Warasdin. (Hierin ist der Mais, der jährlich aus der Türkei nach Sisseck kommt, noch nicht begriffen). Der Reps geht zur Oelpressung nach Laibach, größtentheils aber nach Carlstadt, Fiume und Zengg, wohin auch ca. 200,000 Ctr. Tabak aus Ungarn, und ca. 1,000,000 Ctr. Taufeln (?) aus Slavonien gehen. In Ungarn wird jetzt der Repsbau stark getrieben. Von Carlstadt aus führen zwei gut unterhaltene Landstraßen an die Küste von Istrien: 1) nach Fiume (Luisenstraße), 2) nach Zengg (Josephinenstraße).

Die Entfernung von Carlstadt nach Fiume beträgt	18 M.
von Carlstadt nach Ofen (Pesth) zu Lande . . .	51½ „
	69½ M.

Eine Eisenbahn von Steinbruck nach Agram soll demnächst in Angriff genommen werden, wozu das Handelsministerium bereits im Mai 1851 3,000,000 fl. angewiesen hat. Von Agram soll sie nach Carlstadt und Fiume als Pferdeeisenbahn weiter geführt werden.

Die Colonialwaaren, die von der See nach den unteren Donaugegenden, und die übrigen Landesprodukte, die von den Donaugegenden nach der See ausschließlich mit Donau-Dampfschiffen gehen und in Sisseck auf der Hin- und Herreise jedenfalls überladen werden müssen, betragen mehr als 300,000 Ctr.

Sau und Drau *) laufen fast in paralleler Richtung 10—15 M. weit von einander. Die Sau bildet die Grenze

*) Die alten Namen Sau und Drau werden jetzt gewöhnlich durch Save und Drave ersetzt.

Digitized by Google

zwischen Oesterreich und der Türkei oder zwischen Ungarn und Serbien. Im Süden der Sau wohnen die Bosnier, im Osten die Serbier; zwischen Drau und Sau die Slavonier, und daneben die Croaten bis zum adriatischen Meere.

Unterhalb Neusatz und Peterwardein mündet am linken Ufer die ganz ungarische Theiß (Ungar. Thisja oder Tisza) ein. Dieß ist der großartigste Nebenfluß der Donau, über 150 M. lang, mit vielen und großen Krümmungen, daher einer Regulirung sehr bedürftig, auch schon um die häufigen Ueberschwemmungen abzuleiten.

Im J. 1840 wurde unter der Leitung des thätigen Grafen Szechenyi eine Gesellschaft zur Rectificirung der Theiß gebildet, und im J. 1851 eifrig an der Gradlegung gearbeitet. wozu die österr. Regierung auf 5 Jahre 100,000 fl. verwilligte.

Durch den vielen Lehmboden hat das Wasser der Theiß eine gelbliche Farbe, die noch lange bei ihrem Ausflusse in den grünen Wogen der Donau sichtbar ist, ungefähr wie der Main im Rhein. Die flachen Ufer der Theiß und der Donau sind mit weiten Schilfstrecken bedeckt, worin Schaaren wilden Geflügels hausen (Enten, Reiher, Pelikane, Kibitze, Möven &c.). Die Möven nennt man an der mittleren Donau Fischer. Diese finden in der fischreichen Theiß stets volle Nahrung.

Die meisten Städte liegen am rechten Ufer der Theiß; bloß eine der Vorstädte Szegedins liegt am linken Ufer.

Szegedin (40,000 E.) ist die bedeutendste Theißstadt, von großem Umfang, mit breiten, ungepflasterten Straßen und

Digitized by Google

hölzernen Trottoirs. Die Bewohner bekennen sich größtentheils zur katholischen Kirche. (Debrezin ist meist reformirt.) Szegedin besitzt große Salzmagazine und Tabakniederlagen, und einen bedeutenden Fischmarkt.

Zu Szegedin mündet am linken Ufer die Maros (Marosch) in die Theiß, die das nördliche Banat vom Arader Comitat trennt, und bis Arad (15 M.) schiffbar ist für Schiffe von 600—700 Ctr. Der Hauptverkehr auf diesem Flusse besteht in Salz aus Siebenbürgen, Bau- und Brennholz, Getreide und Tabak.

Oberhalb Szegedin (zu Tschongrad), ebenfalls am linken Ufer, ergießt sich die von Großwardein kommende von Kähnen und Flößen befahrene Körös in die Theiß, und bei Szolnock die schiffbare Zagyva. Die bei Tokai mündende Bodrog hat einen bedeutenden Holztransport; eben so die Berzsova (Mündung bei Vari), und die Hernad, die von Iglo an mit Flößen befahren wird.

An der Theiß- und Drau-Mündung sind wegen des niedrigen Sumpflandes keine Städte.

Die Pußten (Steppen) erstrecken sich bis an die Siebenbürger Grenze und bis an die Marosch, und werden bloß als Weiden benutzt. Durch eine verständig geregelte Landwirthschaft würde sich der nutzbringende Ertrag dieser Strecken um das 100fache erhöhen. Es fehlt aber noch an Arbeitskräften. Ueberhaupt liegt die ganze Feldwirthschaft in Ungarn noch in der Wiege, wie in Deutschland vor 1000 Jahren. Nur die deutsche Bauernbevölkerung im Banat und der wissenschaftlich gebildete adelige Gutsbesitzer machen eine ehrenvolle Ausnahme.

Digitized by Google

Der Hauptverkehr auf der Theiß besteht in Getreide, Salz, Holz, Tabak, Wein und Schafwolle. Von Bocsko bis Ujlak und Tokai fahren schmale lange Schiffe mit Salz, wovon jährlich an 700,000 Ctr. aus der Marmaros nach Tokai, Szolnock und Szegedin gehen. Auch die Maros herab kommen jährlich an 300 Schiffe mit Salz.

Bis nach Szegedin können auf der Theiß Schiffe von 3 bis 4000 Ctr. (bei gutem Wasserstande sogar von 6000 Ctr.) gelangen.

Die Donau-Dampfboote fahren bis nach Tokai hinauf, 117½ M. (S. weiter unten Donau-Dampfschifffahrt). Auch die Maros soll nun mit Dampfschiffen befahren werden. Im November 1851 ging bereits ein kleiner Dampfer versuchsweise bis Arad. Eben so beabsichtigt man die Samos (Samosch) oberhalb Tokai für kleine Dampfer zugänglich zu machen.

Nahe an der Theißmündung bei Nagy-Becskerek (oberhalb Titel) führt der Begakanal (1734) bis Klek, 21¾ Meilen; dieser Kanal ist jedoch nur bis zur Stadt und Festung Temesvar (Temeschvar), 13 Meilen, schiffbar. Von Klek an geht er durch den weißen Sumpf, und ist bis Temesvar bloß Abzugs- oder Entwässerungskanal des vielen Sumpflandes, das in Temesvar die herrschenden Fieber erzeugt. (Im Temeser Banat gibt es noch mehrere Entwässerungskanäle.) Für die Trockenlegung des Bodens sollte im Banat und in Ungarn im Ganzen mehr Sorge getragen werden. Der Morastboden könnte dadurch zum fruchtbarsten Ackerland werden. Der Begakanal wird von

Digitized by Google

kleinen Dampfschleppbooten befahren und erhält zum Theil aus der Temes (?) sein Wasser. (Temesvar ist als Hauptstadt der österreichischen Serbier zu betrachten.)

Bei Földvar führt aus der Theiß in die Donau (oberhalb Monostorszeg) zur Abkürzung des großen Umwegs von 47 M. ein 14 M. langer Kanal (Bacser Kanal oder Kaiser Franzens-Kanal (1793—1802) mit 5 Schleusen. Dieser Kanal wurde von einer Aktiengesellschaft unternommen und von derselben im J. 1841 an die Regierung übertragen. Er ist durchschnittlich 60 F. breit und 6 F. tief, (der gewöhnliche Wasserstand ist 4 F., der höchste 8 F.) und trägt Schiffe von 7—8000 Ctr., ist aber noch nicht vollständig ausgebaut, und im letzten Kriege (1849) hin und wieder beschädigt worden. Die Hauptverkehrsartikel sind Getreide und Salz; dann Tabak, Wein, Oel 2c. Im J. 1844 wurden 2,891,852 Ctr. Getreide darauf verschifft (zus. 3,399,753 Ctr. Güter in 1901 Schiffen und 19 beladenen Flößen). Im J. 1850 gingen bloß 637 Fahrzeuge und 118 Flöße durch den Kanal. Im Monat December 1851 befuhren den Franzenskanal 48 beladene und 47 leere Schiffe mit 84928 Ctr. Güter. Darunter waren

66,161	Preßb.	Metzen	Weizen,
4,490	„	„	Hirsen,
9,930	„	„	Reps,
6,808	„	„	Gerste,
9,876	„	„	Hafer,
11,110	Ctr.	Salz (ärarisches),	
1,195	„	Wein,	
500	„	Oel.	

(Im November 1851 480,360 Ctr. in 248 Schiffen, wovon 87 leer, und 22 Flößen.)

Die Zolleinnahme im November 1851 betrug fl. 26,475, im December fl. 4260.

Außer der Theiß ist die Temes (Temesch) der bedeutendste Nebenfluß der Donau, der neben der Bega lauft, und nach vielen Krümmungen oberhalb Pancsova in die Donau mündet. Dieser Fluß tritt bei Lugos aus dem Gebirg in die sumpfige, zum Theil von Wald begrenzte Ebene, und durchzieht das Banat von Osten nach Westen in einem gegen Norden gedehnten Bogen. Er wird bei Lugos für kleine Fahrzeuge schiffbar.

Unterhalb Belgrad mündet, bei dem verfallenen Fort Kulich (Kulioz), am rechten Donauufer, die serbische Morava ein, die leicht schiffbar zu machen wäre, wenn die Serbier ihren Vortheil verstünden.

Das serbische rechte Ufer hat einen freundlicheren und friedlicheren Charakter wie das linke, mit schönen Wiesen, Viehtriften (besonders vielen Ziegen und Schweinen) und Ortschaften. Die serbischen Hirten sind in der Regel starke, wohlgebaute Leute. Die Schweinezucht wird durch die herrlichen Eichenwaldungen begünstigt.

Weiter hinab, 6 M. von Belgrad, bei der türkischen vielthürmigen Festung Smederow (Semendria) ist die Jesora (gleichfalls unschiffbar), sowie am linken Donauufer die aus Siebenbürgen kommende Aluta, die, an Cronstadt (30,000 E.) und an Hermanstadt (20,000 E.) vorbei, durch den Rothenthurmpaß strömt und bei Islatz in die Donau mündet.

Digitized by Google

Die folgenden Isker (am rechten Donauufer),
die Sereth (Sireth) am linken, oberhalb Galatz bei Braila,
der Pruth am linken, unterhalb Galatz,
sind ebenfalls nicht schiffbar; doch kommen auf der Sereth Holzflöße nach Galatz, und auch auf dem Pruth (von Sniatyn) an.

Von Czernawoda (Tschernawoda) aus (am rechten Donauufer, unterhalb Silistria) ist ein Seekanal nach Küstondji (Kostendschi) am schwarzen Meer, 7 M. lang, beabsichtigt, zur Umgehung der Sulinamündung. Allerdings würde durch einen solchen Kanal die Verbindung mit dem schwarzen Meere bedeutend abgekürzt (wie auf der Karte ersichtlich). Er würde aber ganz auf türkischem Gebiete gehen, einen großen Kostenaufwand verursachen, und für Oesterreich und Deutschland grade von keinem besondern Nutzen sein. Auch von einer Eisenbahn ist die Rede, seitdem die englische, zwischen Alexandrien und Cairo, in Angriff genommen ist. Ob es aber von englischer Seite dazu kommt, ist noch sehr zu bezweifeln.

Ein moldauischer Regierungsbeschluß vom März 1852 bezieht sich auf die freie Schifffahrt auf den Flüssen Moldowa und Bistrizza nebst deren Armen und Kanälen.

Digitized by

Donau-Dampfschifffahrt.

Mit einer kurzen Uebersicht des österreichischen Lloyd.

Die österreichische Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft entstand im J. 1828. Am 14. Sept. 1830 ging das erste Personendampfschiff von Wien nach Pesth ab. Einige Jahre darauf folgten die Dampfschiffe nach Drenkowa und den untern Donauländern. Vor 1834 war der ganze untere Donaustrich von Semlin bis in's schwarze Meer für die westeuropäische Handelswelt gleichsam noch eine Terra incognita und die Schifffahrt von geringer Bedeutung. Jetzt wird nicht bloß die Donau mit Dampf befahren, sondern auch die Haupt-Nebenflüsse derselben, Theiß, Drau und Sau (Save) sind der Dampfkraft unterworfen.

Die Dampf-Schleppschifffahrt wurde erst im J. 1842 eingeführt. Im J. 1843 beschränkte sie sich noch auf ein einziges Schleppboot zwischen Wien und Pesth. Im J. 1851 waren aber schon 15 Remorqueurs im Gang, die theils zwischen Wien, Pesth, Semlin und Drenkowa (nebst Theiß und Save, und eine kurze Strecke der Drau hinauf) theils von Orsowa bis Braila und Galatz, theils auch

Digitized by Google

oberhalb Wien bis Linz fahren. Auch ein **bairischer** Schlepper mit 2 eisernen Schleppkähnen fährt jetzt zwischen Linz und Regensburg. Doch reicht die Gesammtzahl für den Bedarf bei weitem noch nicht hin. (S. weiter unten.)

Zu Anfang 1852 besaß die österreichische privilegirte Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft folgende Schiffe:

37 Personendampfschiffe von 50 bis 120, eins sogar (der Merkur) von 200 Pferdekraft, zus. 3398 Pferdekraft

10 Güter-Dampfer oder Waarenschiffe von 80 bis 150 . . „ 1050 „

15 Schlepp-Dampfschiffe (Remorqueurs) von 120 bis 200 . „ 2460 „

6908 Pferdekraft

175 eiserne Schleppkähne für Güter (Waarenboote) von 500 bis zu 9700 Wiener Ctr. Tragfähigkeit, die meisten von 4000 bis 6000 Ctr., nemlich 70 von 4431 Ctr. und 20 von 6391 Ctr. 45 Schleppkähne waren noch im Auslande (worunter 6 in Ludwigshafen bei Mannheim, und 10 in Eßlingen) bestellt, ohne die auf den Werften des Inlands im Bau befindlichen. Die von Eßlingen werden in Ulm gebaut.

18 Steinkohlenkähne (eiserne Kohlenschiffe, Tenders) von 2 bis 6000 Ctr. und einige kleinere.

25 Transportschiffe für Vieh (meist Schweine), worunter 13 Schiffe zu 400 St. und 9 Schiffe zu 1000 St.

2 Baggerschiffe von 12 und 25 Pferdekraft.

Das Werft und Arsenal für die österreichischen Donau-

Digitized by Google

Dampfer befindet sich zu Pesth (auf einer Insel des jenseitigen Ufers), wo auch eiserne Schiffe gebaut werden. Auf diesem Werfte der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft zu Alt-Ofen sind unausgesetzt über 1500 Arbeiter beschäftigt. Im März 1852 waren 3 neue Personen-Dampfschiffe daselbst im Bau, wozu die Maschinen aus England kommen; und andere sind bestellt. Eben so sind mehrere Schlepp- und Fracht-Dampfboote und viele Transportschiffe für Waaren, Holz und Vieh (Schweine) im Bau. Nach Vollendung derselben wird die Gesellschaft im Besitze sein von 69 Dampfschiffen von 7928 Pferdekraft und 250 Schleppschiffen für ca. 1 Million Ctr. Nach dem Beschluß der Generalversammlung vom 28. April 1852 sollen 9000 neue Actien im Betrag von 4,500,000 fl. ausgegeben werden.

Auch eine Dampfkriegsflottille für die untere Donau ist im Entstehen. Im April 1852 lag bereits ein Dampfboot mit 8 Kanonen und 34 Mann Besatzung in Wien zur Abfahrt bereit.

Die früheren 6 Seedampfschiffe der österreichischen Donaugesellschaft, die noch jetzt zwischen Galatz und Constantinopel fahren, sind im J. 1845 an die Triester Lloyd-Gesellschaft (durch Kauf) übergegangen.

An der Brigittenau zu Wien soll ein Hafen für die Dampfschiffe eröffnet werden, wodurch die große Entfernung der bisherigen Landungsplätze (Nußdorf und Kaisermühlen) vermieden wird.

Die Personendampfschiffe (Passagierschiffe) der Donau-Gesellschaft bestanden im J. 1851 (nach der „Fahrordnung

und Tarif der österreichischen Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft für das Jahr 1851") aus:

	Dampfboote		Pferdekraft		Pferdekraft	
	1	von	36	. . . . . .	36	
	3	"	40	. . . . . .	120	
	1	"	20	(Prater)	20	
	1	"	24	(Ebersdorf)	24	
	1	"	42	. . . . . .	42	
	3	"	50	. . . . . .	150	
	2	"	76	. . . . . .	152	
	2	"	60	. . . . . .	120	
	7	"	80	. . . . . .	560	
	3	"	100	. . . . . .	300	
	4	"	120	. . . . . .	480	
	1	"	114	. . . . . .	114	
	5	"	150	. . . . . .	750	
	1	"	200	(Merkur)	200	3068
	35					
Die Remorqueurs aus	1	von	140	. . . . . .	140	
	6	"	200	. . . . . .	1200	
	4	"	160	. . . . . .	640	
	4	"	120	. . . . . .	480	2460
	15					
Die Waarenschiffe aus	1	von	80	. . . . . .	80	
	3	"	100	. . . . . .	300	
	1	"	150	. . . . . .	150	530
	5					6058

Von diesen 55 Dampfschiffen waren 39 mit englischen Maschinen versehen, 14 aus der Maschinenfabrik von Escher Wyß u. Comp. in Zürich, und 2 aus der Cockerillschen Fabrik in Seraing bei Lüttich.

Digitized by Google

Die österreichische Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft beschifft nun regelmäßig mit Dampf- und Schleppbooten:

1. die ganze Donaustrecke von Linz bis Galatz	264⅞ d. M.
(Oberhalb Linz fahren die bairischen Passagierdampfboote. Die österr. Schleppboote gehen aber noch bis Passau hinauf.)	
2. die Theiß bis nach Tokai	117½ „*)
3. die Save (Sau) bis nach Sisseck . . .	90 „
4. die Drave (Drau) bis nach Essegg . .	4 „
Ferner	
5. den Begakanal, der aus der Theiß nach Temesvar führt, von Nagy-Becskerek nach Temesvar mittelst eigener eisernen Schleppschiffe	13 „
Bei der bevorstehenden Regulirung des Begakanals sollen regelmäßig Dampfboote bis nach Temesvar gehen.	
Demnach sind gegenwärtig (1852) . . .	489⅜ M.

im Donaugebiete im Bereiche der österreichischen Dampfschifffahrt von Linz bis Galatz.

Seit 1848 hat die österreichische Donau-Dampfschifffahrt, durch besseres Ineinandergreifen der Fahrten und feste Abfahrtstage auf allen Hauptstationen, einen geregelten und raschen Gang genommen, und durch vermehrte Güterzufuhr

*) Die Theiß wird sonach auf einer längeren Strecke von Dampfschiffen befahren als der Rhein, (von Basel bis Gorkum oder Mündung der Waal rechnet man bloß 114½ d. M.), und auf der Save gehen Dampfschiffe fast so weit als auf der Elbe.

Digitized by Google

in den Jahren 1850 und 1851 die Verluste ersetzt, welche die Gesellschaft im J. 1849 erlitten. (Tausende von Colli blieben damals in den Depots der einzelnen Stationen liegen; die freie Durchfahrt war nicht bloß gestört, sondern auch die Dampfschiffe wurden von den kriegführenden Parteien eigenmächtig in Beschlag genommen und zu militärischen Zwecken verwendet.) Das österreichische Brieffelleisen wird jetzt ebenfalls (so lange die Schifffahrt offen), durch die Donaudampfschiffe befördert; stromabwärts von Wien nach Galatz in 5 Tagen, während der Briefkurier dahin zu Land über Jassy und Lemberg noch 11—12 Tage braucht. Eben so vermitteln die Dampfschiffe des österreichischen Lloyd in Triest die Correspondenz von und nach Griechenland, Syrien und Egypten.

Die österreichischen Donaudampfschiffe (Passagierschiffe) sind durchgängig große und schöne Fahrzeuge, die sich zugleich den Reisenden durch ihre gute und höfliche Bedienung empfehlen, was man bei den bairischen zuweilen noch vermißt; sie fahren zu Berg bloß bis an die Brücke von Linz. Von da an fahren die bairischen der k. bairischen Donau-Dampfschifffahrt-Verwaltung, die im J. 1851 9 Dampfboote von 50 bis zu 600 Ctr. Tragfähigkeit besaß, wovon 5 zwischen Regensburg, Passau und Linz, und 4 kleinere die Strecke zwischen Regensburg und Donauwörth befahren. Die größeren nehmen (außer Personen) bis zu 500 Ctr. Güter ein, die kleineren bloß bis zu 40—50 Ctr. Das erste bairische Passagierdampfschiff ging im J. 1838 von Regensburg nach Linz ab; das zwischen Regensburg und

Digitized by Google

Ulm aber erst im J. 1847. Letzteres (von einer Privatgesellschaft in Ulm erbaut, die sich schon im J. 1840 gebildet) mußte seine Fahrten im Jahr 1849 einstellen, wie oben S. 7 bemerkt. Das Boot selbst wurde im Februar 1852 von der bairischen Dampfschifffahrtgesellschaft zu 32,000 fl. angekauft.

Fahrten und Hauptstationen der Donau-Dampfschiffe.

Auf der obern Donau fahren die bairischen Dampfboote von Donauwörth nach Regensburg (nach Ankunft der Bahnzüge von München und Nürnberg) täglich in 12 St. (Entfernung 38½ Wasserstunden) zu Thal;

von Regensburg nach Linz täglich in 14 St. (Entfernung 78 Wasserstunden) zu Thal.

Die Fahrten aufwärts von Linz nach Regensburg richten sich nach der Ankunft des Wiener Dampfbootes. In Passau wird bei der Bergfahrt übernachtet.

Auf der mittleren Donau fahren die österreichischen Dampfboote von Linz (unterhalb der Brücke) bis Wien (Nußdorf 1 St. oberhalb Wien) täglich in 13 St. (Entfernung 64 Wasserstunden), zu Berg in 32—36 St. ebenfalls täglich;

von Wien (unterhalb an den Kaisermühlen im Prater) nach Pesth täglich in 16 St.

Bisher fuhren Omnibusse zwischen Wien und Nußdorf und zwischen Wien und den Kaisermühlen,

Digitized by Google

welche die Reisenden mit ihrem Gepäck an die Dampfschiffe und zurück brachten. Vom 7. Juni 1852 an sind eigene kleine Dampfboote für diesen Zweck aufgestellt, die durch den Donaukanal gehen und die Reisenden nach dem großen Dampfboote an den Kaisermühlen hin- und zurückbringen. So lange die Kanalboote zwischen der Leopoldstadt und der Kanalmündung verkehren, hört die Beförderung der Passagiere mittelst Omnibus von und nach den Kaisermühlen auf. (Fahrordnung für 1852, S. 32).

Die Eisenbahn zwischen Wien und Pesth entführt der Dampfschifffahrt viele Reisende. Täglich gehen 2 Eilzüge zwischen diesen beiden Städten in 8 St.

Von Raab nach Pesth fahren die Dampfschiffe 1mal wöchentlich.

(Bisher legten die Dampfschiffe zu Gönyö, 2 M. von Raab, an der großen Donau an.)

Von Pesth nach Semlin (Belgrad) *) 4mal wöchentlich (vom 1. Mai 1852 an täglich).

Auf der untern Donau von Semlin nach Orsowa 2mal wöchentlich (von Pesth nach Orsowa in 2 Tagen, zu Berg in 3 Tagen).

Früher hielt man die directe Dampfschifffahrt von Wien nach Orsowa für unmöglich. In Pesth sowohl als in

*) Zu Mohacz (zwischen Pesth und Semlin) werden Kohlen eingenommen. Zwischen Mohacz und Fünfkirchen sind wichtige Steinkohlenlager. Eine Eisenbahn zwischen diesen beiden Städten ist im Plan. Auch im Banat ist eine Kohlengrube, deren Kohlen in die Donau gehen.

Digitized by Google

Semlin wurden die Schiffe gewechselt (die Durchgangsgüter zu Pesth und Drenkowa revidirt), und die Dampfschiffe fuhren gewöhnlich nicht weiter als bis Drenkowa, von wo aus bis Orsowa die Beförderung durch Barken geschah. Eben so gingen die stromaufwärts (von Galatz) kommenden Dampfer nicht weiter als bis Skela Cladowi (am linken Ufer) und Cladosnitza (am rechten Ufer). Die Güterumladung an diesen Stationen war bei zerbrechlichen Gegenständen (Glas, Spiegel, Porzellan, Fortepianos ꝛc.) fast immer mit Nachtheil verknüpft. Seit der Beschiffung des eisernen Thors und der Klissura mittelst der Dampfkraft (1849) werden die Güter theils auf den Dampfschiffen selbst, theils durch eigens hierzu gebaute Schlepper mit angehängten Plätten (Kähnen) befördert, und bloß noch bei ganz kleinem Wasser umgeladen. In diesem Falle werden auch die Reisenden entweder zu Schiff oder zu Land über das eiserne Thor befördert. *)

Die Wiener Dampfboote fahren jetzt direct bis Orsowa, (der letzten österreichisch-ungarischen Ausgangsstation und Sitz eines sogenannten Dreißig-Zollamts), und die Schnellboote direct von Wien bis Galatz in 5 Tagen (zu Berg in 9 Tagen), in ein und demselben Schiffe, das bloß zu Pesth, Semlin, Orsowa, Giurgewo und Braila anhält.

Die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft übernimmt auch directe Güterbeförderung nach Constantinopel, Trapezunt, Odessa, Redout Calé am Caucasus, Smyrna, Salonichi ꝛc.

---

*) S. Fahrordnung der österreichischen Dampfschifffahrtgesellschaft für 1852.)

Der Personentarif der ersten Klasse ist

von Linz bis Wien . . .	8 fl.,	für 100 Pfd. Waaren			— fl.	50 kr.
von Wien bis Pesth . .	$7\frac{1}{2}$ fl.,	"	"	"	— "	54 "
von Wien bis Semlin . .	$18\frac{1}{2}$ fl.,	"	"	"	1 "	40 "
von Wien bis Orsowa . .	$27\frac{1}{2}$ fl.,	"	"	"	2 "	10 "
von Wien bis Galatz . .	$52\frac{1}{2}$ fl.,	"	"	"	2 "	40 "
von Wien bis Constantinopel	$92\frac{1}{2}$ fl.,	"	"	"	3 "	— "

Die Dampfschiffe für Passagiere fahren auf der untern Donau zu folgenden Zeiten ab:

Von Orsowa nach Galatz 2mal wöchentlich;
1mal am walachischen Ufer, über Skela Cladowi,
1mal am türkischen (serbischen) Ufer, über Cladosnitza.
(Eben so stromaufwärts 2mal die Woche.)

Zwischen Giurgewo (Rutschuck) und Galatz fährt täglich ein Lokalboot, und eben so eines zwischen Braila und Galatz täglich. Letzteres wurde im J. 1848 von der Lloydgesellschaft in Triest aufgestellt.

Von Galatz nach Constantinopel fährt ein Lloydsdampfschiff jede Woche.

Von Galatz nach Odessa ein russisches Dampfschiff (seit 1846) alle 14 Tage.

Stromaufwärts von Constantinopel nach Wien gelangt man in 13—14 Tagen.

Lokalfahrten auf der Donau.

Zwischen Pesth und Ofen alle Stunde.

Zwischen Gönyö und Raab (im Anschluß an die von Wien und Pesth kommenden Boote täglich). Im

Digitized by Google

Jahr 1852 wurde eine directe Fahrt zwischen Pesth und Raab eröffnet.

Zwischen Semlin, Belgrad und Pancsowa 4mal täglich, wovon 2mal bis Pancsowa.

Zwischen Giurgewo (Rutschuck) und Galatz täglich.

Zwischen Galatz und Braila täglich.

(Ueber die Dampfschifffahrt des österreichischen Lloyd s. weiter unten.)

Dampfschifffahrt auf der Theiß: von Semlin (Pancsowa) nach Szegedin 1mal wöchentlich (eben so stromab),

von Szegedin nach Szolnock 2mal wöchentlich,

von Szolnock nach Tokai 2mal wöchentlich (nach Ankunft des Frühzugs von Pesth);

auf der Save: von Semlin nach Sisseck 1mal wöchentlich (eben so stromab);

auf der Drave: von Draueck (Mündung der Drave) bis Essegg 4mal wöchentlich (nach Ankunft der Dampfboote von Pesth und Semlin), vom 1. Mai 1852 an täglich.

Was noch den Verkehr auf der untern Donau so sehr hemmt und erschwert, ist der Quarantainezwang zu Orsowa, wonach alles, was aus Serbien und Bulgarien (Türkei) kommt, für pestverdächtig angesehen wird, wenn gleich das Land durch Hunderte von Meilen notorisch vollkommen gesund ist. Zur Zeit der letzten politischen Unruhen im Sommer

Digitized by Google

und Herbst 1849, wo Tausende von Personen den Sanitätscordon längs der Militärgrenze *) bis Croatien ohne

*) Der österreichische Sanitätscordon ist von Semlin und Pancsova gegen das rechte (türkische) Donauufer sowohl, als gegen die Walachei und Moldau, aufgestellt. Zahlreiche viereckige hölzerne Blockhäuser ziehen sich in kurzen Strecken längs der Donau bis Orsowa hin. Diese Wachthäuser (Tschardeken) sind meist für 12 Mann eingerichtet und auf Pfählen in den Strom gebaut, mit einer Gallerie für die Schildwachen, die sich Nachts einander anrufen.

(Die hier liegenden Inseln gehören meist zur Türkei.)

Kein Schiff, welches mit dem rechten Ufer verkehrt, darf Personen oder Güter für das linke Donauufer aufnehmen, ohne sich der Contumaz zu unterwerfen. Landeinwärts (am linken Donauufer) bestehen 7 österreichische Grenzregimenter, nämlich:

2 Banatgrenzregimenter, gegen die Walachei;

2 Szeklerregimenter, gegen die Moldau.

(Die Szekler sind große, kräftig gebaute Leute, die als freie Eigenthümer ihre Grenze vertheidigen.)

2 walachische Grenzregimenter in Siebenbürgen (aus Romanen zusammengesetzt).

1 Grenzregiment in der Bukowina bis zum Pruth.

Am rechten Donauufer erstreckt sich der Grenzcordon aufwärts der Save, durch Slavonien und Croatien. Die Städte Peterwardein, Semlin und selbst Zengg (am adriatischen Meere) gehören dazu. Karlstadt, Agram und Esseck aber nicht, als innerhalb der Grenze liegend. Alle Bauern dieser österreichischen Militärgrenze sind Soldaten (Grainzer oder Grenzer, von den Walachen Granitschari genannt), in Regimenter eingetheilt. An 50,000 Mann stehen beständig unter Waffen, als wirksame Landwehr und kriegerische Pflanzschule, aus welcher die tapfersten Regimenter der österreichischen Armee hervorgegangen sind.

Jedes Grenzregiment stellt in der Regel 2 Feldbataillone mit 12 Compagnien und 1 Reservebataillon mit 4 Compagnien. Außerdem stellt jedes der 4 Karlstädter und der 2 Banatregimenter, sowie das Romanen=(Romunen=)Banater Regiment, 2 Compagnien

Digitized by Google

Räucherung und Observationszeit beständig überschritten, blieb der Gesundheitszustand eben so befriedigend als in der Bukowina, wo zur selben Zeit noch mit ängstlicher Pünktlichkeit verfahren wurde, und nicht einmal ein Brief undurchstochen die Grenze passiren durfte. Eine baldige Reform dieser veralteten und unpraktischen Einrichtung liegt eben so sehr im Interesse der Grenzbevölkerung als des Staatshaushaltes und des Handels, und sollte um so eher statt finden, als im benachbarten Rußland der Quarantainezwang gegen die Moldau und Walachei ebenfalls aufgehoben ist, nicht nur ohne allen Nachtheil, sondern von großem Vortheil für den öffentlichen Verkehr. Auch die Schiffe von Griechenland und den Jonischen Inseln sind in Triest quarantainefrei. Jene aus der Levante werden von Sanitätswächtern begleitet, und deren Contumaz während der Ueberfahrt gehalten. Die Contumazanstalt zu Orsowa wird noch besonders dadurch lästig, daß solche ½ Stunde vom Landungsplatze der Dampfschiffe entfernt liegt.

Bloß Eilgüter, die durch Passagierdampfschiffe ankom-

Rothmäntler (Sereschaner); und jedes der Warasdiner-slavonischen, das Peterwardeiner, deutsch- und illyrische Banaterregiment 1 Division leichter Cavallerie.

*Das Czaikisten (Tschaikisten) Bataillon stellt 1 Feldbataillon mit 6 Compagnien und 1 Reservebataillon mit 4 Compagnien. Nebst dem behält jedes Regiment und das Czaikistenbataillon den bestimmten Stand eigener Artillerie. Tschaiken heißen die bewaffneten Kanonierboote auf der Donau, die theils zur Bewachung der Grenze, theils zur Ueberschiffung von Truppen, Schlagen von Brücken ꝛc. dienen. Die kleineren sind zum Patrouillendienst auf der Donau bestimmt.

Digitized by Google

men, werden zu Orsowa gleich befördert, alle übrigen (und oft kommen mehrere 1000 Ctr. auf einmal an, namentlich zur Zeit der Leipziger Messen) sind einer zeitraubenden Revision unterworfen. Dieser nachtheilige Aufenthalt ließe sich leicht vermeiden, wenn man, wie auf dem Rhein, die Güter von Wien aus unter amtlichem Verschluß befördern wollte. (Nach den neuesten Mittheilungen geht nun ein versiegeltes Schnellboot mit Waaren von Wien nach Galatz ab. S. unten.)

Donau-Schleppschifffahrt.

Die österreichischen Schleppdampfer fahren stromauf bis Passau (die Personenschiffe bloß bis Linz) und stromab bis Galatz.

Von Wien aufwärts nach Linz und Passau (und zurück) 2mal wöchentlich und 1mal nach Passau.

Von Wien abwärts nach Pesth: täglich, mit Ausnahme des Montags.

Aufwärts (von Pesth nach Wien) ebenfalls täglich, mit Ausnahme des Mittwochs.

Von Pesth nach Semlin: 3mal wöchentlich abwärts und 3mal aufwärts. (Die Schleppboote von Semlin bringen besonders Getreide und Schweine herauf.)

Von Semlin nach Orsowa wöchentlich 1mal ab- und 1mal aufwärts.

Von Wien nach Orsowa und den türkischen Donauhäfen

bis Galatz: ein versiegeltes Schnellboot mit Waaren 1mal wöchentlich (Dienstags).

Auf der Theiß und Save fahren die Schleppboote nach Bedarf (mindestens 1mal wöchentlich).

Von Semlin nach Szegedin jeden Mittwoch.

Von Szegedin nach Tittel (abwärts der Theiß) jeden Samstag.

Von Tittel nach Neu-Becse jeden Montag.

Von Neu-Becse nach Semlin jeden Dienstag.

Die Frachten der Dampfschlepper von schweren Gütern wurden im Jahre 1852 auf folgende Sätze ermäßigt:

von Wien nach Pesth .	. fl. — 20 kr.	C.-M.	pr.	Wiener Ctr.
" " " Semlin .	" — 45 "	"		"
" " " Orsowa .	" 1. 20 "	"		"
" " " Temesvar	" — 55 "	"		"
" " " Galatz .	" 2. — "	"		"

einschließlich der Ein- und Ausladungskosten (mit Ausnahme von Getreide, Holz ꝛc.).

Eilgüter zahlen ungefähr das Doppelte:

von Wien nach Mohacs u. Baja	fl. 1. 30 kr.	in 6	Tagen.
" " " Neusatz	" 1. 50 "	" 7	"
" " " Semlin	" 2. 10 "	" 8	"
" " " Orsowa	" 3. — "	" 9	"
" " " Giurgewo . . .	" 5. — "	" 14	"
" " " Galatz	" 5. 30 "	" 16	"
stromaufwärts v. Orsowa nach Wien	" 3. — "	" 12	"

Früher betrug die Landfracht von Leipzig bis Galatz

23 fl. pr. Ctr., jetzt 5½ fl., nämlich von Leipzig bis Wien 3½ fl., von Wien nach Galatz 2 fl.

Zwischen Wien und Pesth findet keine Eilgutversendung statt, da man mit den gewöhnlichen Schleppbooten täglich dahin fährt, in 3 Tagen zu Thal, in 6 Tagen zu Berg.

Für Getreide (Weizen) zahlt man Schlepplohn in der guten Jahreszeit (vom April bis October):

von Temesvar bis Wien 48 kr. pr. Preßburger Metzen.
„ Szegedin nach Wien 36—45 kr. „
pr. Segelschiff von Szegedin nach Raab oder Wieselburg 24 kr. pr. Preßburger Metzen.

Getreideverschiffungen werden von der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft nur nach Maßgabe der verfügbaren Transportmittel übernommen.

Für Schweine zahlt man:

von Semlin nach Gönyö od. Raab fl. 4. 45 kr. pr. Stück.
„ Semlin nach Wien . . . „ 6. — „ „
„ Gönyö nach Wien . . . „ 2. — „ „
„ „ „ Preßburg . . „ 1. 30 „ „
„ „ „ Raab. . . . „ — 15 „ „

Oft schleppt ein Remorqueur 4 bis 5 Schiffe mit Schweinen aufwärts bis Raab und selbst bis Wien. Vieh und Getreide wurden seither meist in Raab ausgeladen und zu Land nach Wieselburg und Wien verführt.

Auch die Passagier-Dampfboote nehmen auf der Donau, so wie auf der Theiß und Save, nach Thunlichkeit, Güter mit. Leichte Eilgüter gehen fast ausschließlich mit diesen, und nur größere Parthien mittelst der Schleppschiffe.

Digitized by Google

Dampfschiff-Verkehr.

Im Jahre 1850 wurden durch die Passagierdampfschiffe der österreichischen privilegirten Donaugesellschaft auf der Donau, Save und Theiß befördert:

589,894 Personen (mit dem Militär).
881,948 „ auf den Ueberfahrtsstationen zu Pesth und zu Semlin.

1,471,842 Personen zusammen, nebst 4,690,868 Ctr. Frachtgüter. (Im J. 1851 7,200,000 Ctr., also über 2½ Million Ctr. Güterzunahme gegen 1850, ungeachtet der Concurrenz der Wien-Pesther Eisenbahn. Diese Eisenbahn geht bereits direct von Wien bis an die Theiß (bei Szolnock) und soll nun auch laut Beschluß vom 10. Juli 1852 bis Temesvar (im Banat) geführt werden.)

11,235,915 fl. Conv.-M. Baarsendungen (im Jahre 1851 13,700,000 fl.).
82,449 Stück Schweine (Borstenvieh).
2,912 „ Pferde, Hunde rc.
3,125 Wagen.
634 Fortepianos.

Die Gesammteinnahme betrug	4,214,054 fl.
Die Gesammtausgaben betrugen . . .	2,782,981 „
Blieben als Reinertrag . . .	1,431,073 fl.
Im J. 1851 war die Totaleinnahme .	4,808,186 fl.
Die Betriebskosten betrugen . .	3,456,679 „
Blieben. . .	1,351,507 fl.

Digitized by Google

Aus den vorhergehenden Jahren stellt sich die Uebersicht wie folgt:

Von 1831 bis 1834 war der Betrieb verpachtet, daher keine Zahlen bekannt geworden.

Es war die Zahl

	der Dampfschiffe	der Schleppkähne	der Reisenden	der Waaren Ctr.
1835	5	—	17,727	38,529
1836	8	—	29,203	67,070
1837	10	—	47,436	97,991
1838	15	—	74,584	320,614
1839	17	—	105,926	348,983
1840	19	—	125,293	368,683
1841	23	—	170,078	513,576
1842	24	5	211,401	591,408
1843	28	9	278,594	846,017
1844	29	19	555,864	1,083,354
1845	29	33	793,595	1,539,796
1846	32	58	903,996	1,909,287
1847	41	101	852,517	3,184,778
1848	47	128	1,615,609 (einschließlich 189,117 Militärpersonen).	2,592,624 (einschließlich 114,305 Ctr. Militärgut).
1849	47	137	899,826	1,246,831
1850	50	140	1,471,842	4,690,868

(S. Uebersichtstafeln zusammengestellt von der k. k. Direction der administrativen Statistik in den Mittheilungen über Handel, Gewerbe und Verkehrsmittel. 1. Jahrg. 1850. S. 517.)

Im Jahre 1847 war der Personenverkehr zwischen Orsowa und Galatz noch gering. Es wurden nämlich mit den Dampfschiffen in diesem Jahre befördert: 3748 Personen zu Thal,
5908 " zu Berg.

Zusammen 9656 Personen.

Digitized by Google

Diese vertheilten sich auf folgende Stationen:

Orsowa . .	600	Pers.	zu Thal,	—	Pers.	zu Berg.
Widdin . . .	663	„	„	189	„	„
Lom Palanka .	111	„	„	347	„	„
Nicopolis . .	119	„	„	241	„	„
Sistow . . .	255	„	„	352	„	„
Rutschuck . .	437	„	„	736	„	„
Giurgewo . .	385	„	„	185	„	„
Silistria . .	142	„	„	366	„	„
Ibraila. . .	677	„	„	1203	„	„
Galatz . . .	—	„	„	1583	„	„
von Orsowa aufwärts				2640	„	„

(im J. 1846 bloß 1657). S. Mittheilungen. Jahrg. 1850. S. 11.

An der oberen Donau gingen von Linz aus zu Thal mit den österreichischen Dampfbooten in dem einzigen Monate März 1849: 148,685 Ctr. Güter. Darunter waren 33,093 Ctr. Sensen, 64,402 Ctr. Manufacturwaaren, 5,957 Ctr. baier. Bier, 1900 Ctr. Farbwaaren, 1570 Ctr. Cigarren ꝛc.

Im J. 1850 wurden durch die baierischen Dampfboote befördert:

von Regensburg bis Linz 25,569 Ctr. Waaren und 25,734 Reisende.

„ Donauwörth bis Regensburg 778 Ctr. Waaren und 4920 Reisende.

Es unterliegt nicht dem mindesten Zweifel, daß der Donaudampfschifffahrt bei friedlichen Zeitläuften noch eine schöne Zukunft und großartige Entwickelung bevorsteht. Schon

sind die Binnenzölle zwischen Oesterreich und Ungarn gefallen, und hoffentlich werden es auch bald die zwischen Oesterreich und dem übrigen Deutschland, und wohl auch die Zölle in Serbien und Bosnien.

Aus Ungarn wird, außer Getreide, Schlachtvieh und Wein, viel Schafwolle (lange Kammwolle) der Donau herauf kommen; eben so aus der Moldau und Walachei, aus Serbien, Bulgarien und wohl auch aus Odessa. Aus türkisch Serbien und der Walachei geht schon jetzt viel Wolle nach Oesterreich, sowie Talg, Felle, und besonders Borstenvieh (Schweine). Belgrad sendet im Durchschnitt jährlich über 200,000 St. Borstenvieh stromaufwärts. Die Einfuhr von Schweinen in Oesterreich betrug im J. 1847: 372,622 St.
im J. 1850: 584,124 St.

(Viele Frischlinge werden in türkisch Serbien, wo der Mais sehr billig und herrliche Eichenwälder sind, groß gezogen und gehen als gemästete Schweine nach Oesterreich zurück *).

Namentlich wird sich Ungarn durch ein freieres System bald aus seiner gedrückten Lage herausarbeiten, von den schmerzlichen Verlusten der letzten Jahre erholen, und seinen ganzen Produktenreichthum in die mittleren und oberen Donau-

---

*) In dem Tarif der Donaudampfschiffe steht gewöhnlich Borstenvieh bemerkt. Ferner Mastschweine und Stachelschweine. Was ist aber ein Stachelschwein? Im Deutschen ist dieses ein ganz anderes Thier als ein Frischling. Ueberhaupt sollte man in Oesterreich mehr Sorgfalt auf deutsche Benennungen verwenden, die oft für das übrige Deutschland ganz unverständlich sind. (S. auch weiter unten „Zölle").

Digitized by Google

länder ergießen, und durch die Eisenbahnen nach Schlesien und Sachsen,*) um von dort deutsche Fabrikate und Manufakturwaaren zurückzuerhalten. Dadurch können Wohlstand und Steuerkraft nur gewinnen und gehoben werden. Bis noch vor kurzem war sowohl die Einfuhr in Oesterreich von ungarischen Rohstoffen, als die Ausfuhr nach Ungarn von Wiener und andern Fabrikaten hoch besteuert. Der Metzen ungarischer Weizen zahlte in Oesterreich 15¼ kr. (früher noch mehr). Wie war es da möglich, daß diese von der Natur so sehr gesegneten Länder gedeihen konnten!

Was Ungarns Landwirthen noch fehlt, sind größere Capitalien, gute Landstraßen, Eisenbahnen, verbessertes Ackergeräth und Maschinen. Durch die Dampfschifffahrt und Eisenbahnen wird ein erhöhter Absatz hervorgerufen. Ungarischer Weizen geht jetzt schon mit Vortheil nach Sachsen und Baiern und durch den Inn nach Tirol, und der Donau herauf bis Regensburg. (Im Spätsommer 1851 kamen 2500 Metzen ungarischer Weizen der Donau herauf nach Regensburg für die dortige Kunstmühle des Großhandlungshauses Neuffer.) Ungarische Weine und ungarische Wolle sind in preußisch Schlesien beliebt, und finden auch immer mehr Eingang in Sachsen, eben so ungarischer Tabak. Ungarn erzeugt jährlich an 30 Millionen Eimer Wein, wovon bloß etwa 4 Millionen (von den besseren Sorten) in's Ausland

---

*) Auf der Eisenbahn kamen aus Ungarn nach Prag

im December 1851	52,583	Säcke Getreide
und im Jan., Febr. u. März 1852	136,368	„ „

Darunter mag auch mehreres für Sachsen bestimmt gewesen sein.

Digitized by Google

gehen, und 400,000 Ctr. Tabak. Die amtlich nachgewiesene Ausfuhr von ungarischem Tabak beträgt jährlich 329,000 Ctr.

Das Jahrhundert drängt mächtig vorwärts! Bei der immer stärker werdenden Concurrenz von allen Seiten und dem großen Entwicklungsgange unserer Zeit, ist kein Stillstand mehr möglich. Die unerläßlichen Bedingnisse eines, auf bleibenden Grundlagen ruhenden Handels, sind:

„freie und ungehemmte Bewegung nach Innen und „nach Außen, mit verständiger Benutzung aller vor„handenen Kräfte!"

Eine einzige Dampfschifffahrtsgesellschaft genügt den Bedürfnissen auf dem größten Strome des europäischen Continents nicht mehr. Im Spätjahr 1851 konnten Massen von Gütern, die von Ungarn nach Oberösterreich bestimmt waren, nicht befördert werden, wegen Mangel an Fahrzeugen. Viele davon mußten in Wien überwintern, zum großen Nachtheil der Absender wie der Empfänger. Die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft sagt in ihrem neuen Tarif für 1852, p. 61, ausdrücklich, daß sie die Getreideverschiffungen nur „nach Maßgabe ihrer verfügbaren Transportmittel übernehmen könne." Auf dem Rhein herrscht bei freier Concurrenz der Dampf- und Schleppschiffe stets rascher Verkehr und billige Frachten *). Warum kann es nicht auf der

---

*) So sehr sich auch der Donauverkehr in den drei letzten Jahren gehoben hat, so hat er doch lange noch nicht den Aufschwung des Rheinverkehrs erreicht. Der Grund hiervon liegt

1) in den bevölkerteren und wohlhabenderen Ländern des Westens, und in den trefflichen Kunststraßen die an die Ufer des Rheins und von da in's Innere führen; 2tens

Donau eben so seyn? Es ist die Rede davon, eine zweite Donau-Dampfschiffgesellschaft bloß für Schleppschifffahrten zu gründen. Sollte dieses mit dem Privilegium der älteren ersten Gesellschaft im Widerspruche sein, so müßte natürlich eine Uebereinkunft mit derselben statt finden.

Kurze Uebersicht des österr. Lloyd in Triest. *)

Den ersten Plan zu dieser Gesellschaft entwarf im Jahr 1833 der noch jetzt thätige Director derselben, Herr von Bruck. Der Zweck ist: Beförderung der österreichischen Schifffahrt, der Industrie und des Handels.

Die Gesellschaft zerfällt in 3 Abtheilungen:

Die erste Abtheilung ist bestimmt für Seeversicherungen und Handels- und Seeberichte der Agenten aus den vorzüglichsten Seeplätzen (nach dem Vorbilde der gleichen Gesellschaft in London);

die zweite für regelmäßige Dampfschifffahrt im mittelländischen und schwarzen Meere;

---

2) in der ausgebreiteten industriellen und Handelsthätigkeit der Rheinländer und benachbarte Staaten;

3) in der freien Concurrenz der Dampf- und Schleppschiffe, und daraus hervorgehenden billigen Frachten;

4) in der Ausdehnung des deutschen Zollvereins, und endlich

5) in der größeren Nähe des atlantischen Oceans und dem unmittelbaren Verkehr mit den seefahrenden europäischen Hauptvölkern und mit den überseeischen Ländern.

*) Da man in Deutschland noch oft im Unklaren über diese großartige Anstalt ist und solche bei der Donaudampfschifffahrt betheiligt glaubt, so halte ich diese Uebersicht nicht für unpassend.

Digitized by Google

die dritte (im Jahr 1849 gestiftet) besitzt eine eigene Druckerei, Kunstanstalt und große Lesesäle.

Die erste Abtheilung bildet den Vereinigungspunkt aller in Triest bestehenden Versicherungsgesellschaften. (Man schätzt den jährlichen Durchschnittsbetrag der Triester Seeversicherungen auf ungefähr 100,000,000 fl., die einen Prämienbetrag von 1,600,000 fl. abwerfen).

Die zweite Abtheilung besitzt ein Actienvermögen von 4,000,000 fl. (in 8000 Actien zu 500 fl.). Bis zum Jahr 1837 fand der Dampfschifffahrtsdienst bloß zwischen Triest und Venedig statt (wöchentlich 2mal) durch 2 einer englischen Gesellschaft angehörende Dampfer, die im J. 1837 von dem österreichischen Lloyd angekauft wurden. Im J. 1838 wurde die Dampfschifffahrt bis nach Dalmatien, im J. 1844 bis nach Istrien, der Levante und dem schwarzen Meere ausgedehnt (rechts nach Trapezunt, links nach den Donauhäfen Galatz und Ibraila). Weiterhin setzten sich die Nebenlinien nach Griechenland, so wie eine besondere Linie für Egypten und Syrien an. Im J. 1845 gelangten zum erstenmal die Nachrichten aus Ostindien direct über Triest nach London früher als über Marseille.

Die Lloyddampfschiffe sind mit Postflaggen und die Mannschaft mit eigener Uniform versehen. Der Dienst geschieht mit der größten Pünktlichkeit und Ordnung. In den Sommermonaten fährt gewöhnlich ein Musikcorps bis Alexandrien mit.

Eine mächtige Rivalin scheint dem österreichischen Lloyd in der englischen Oriental- und Peninsular-Dampfschifffahrt-

Digitized by Google

gesellschaft zu erwachsen, die seither ihre Dampfschiffe bloß bis Malta und Alexandrien sandte, mit dem J. 1853 aber solche bis nach Constantinopel und Griechenland auszudehnen beabsichtigt. Dagegen will auch der österreichische Lloyd seine Linien bis nach Spanien ausdehnen und vielleicht auch nach transatlantischen Ländern.

Die zweite Abtheilung des Lloyd zählt in Triest und auswärtigen Häfen an 2100 Angestellte. Die Gesammteinnahme dieser zweiten Abtheilung betrug von 1836 bis 1850 16,601,421 fl., der Reservefonds (nach Abzug von 4pCt. Zinsen) 812,688 fl.

Zu der zweiten Abtheilung gehört auch das gut organisirte Arsenal der Gesellschaft, das im J. 1851 über 900 Menschen beschäftigte (worunter mehrere Engländer, deren Zahl jedoch früher beträchtlicher war). Außer Anker- und Ketten, die noch immer am besten in England verfertigt werden, wird alles auf den Schiffbau Bezug habende, sogar Möbel und Geräthschäften *) hier verfertigt.

Auf der Schiffswerfte des Lloyd (½ St. von Triest) wurden schon mehrere der größten Dampfer gebaut, unter andern die Austria von 760 Tonnen und 360 Pferdekraft, 210 F. l., 30 F. br. Im J. 1851 besaß die Gesellschaft 32 Dampfer von 4510 Pferdekraft und 13,235 Tonnen Gehalt und 2 neue (von 260 Pferdekraft jedes) waren im

*) Kunst und Gewerbe waren in Triest seither nicht so vorhanden wie in andern großen Handelsstädten, daher sich der Lloyd seine eigenen Werkstätten schaffen und erfahrene Arbeiter und Handwerker aus Deutschland, England ꝛc. kommen lassen mußte. (Kohl.)

Digitized by Google

Bau. Auch soll Hr. v. Bruck bei seinem Aufenthalt in England im Sommer 1851 3 neue Schraubenschiffe daselbst in Bestellung gegeben haben.

Die dritte Abtheilung des Lloyd ist eine literarisch-artistische, ebenfalls auf Actien gegründete Anstalt. Diese besitzt in dem Tergesteum 4 große Lesesäle, wo mehr als 200 Journale aus allen Welttheilen ausgelegt sind, aber meist nur italienisch gesprochen wird. Gleichzeitig werden dort alle den Handel und die Schifffahrt betreffenden Correspondenzen des Lloyd mitgetheilt. (Die Lesesäle zählen gegen 1800 Mitglieder.) In den obern Räumen befindet sich eine großartige Druckerei mit 5 Schnellpressen, 1 hydraulischen Presse und 8 Kupferdruckerpressen mit eigener Kunstanstalt, welche 25 bis 30 Kupfer- und Stahlstecher beschäftigt. Lloyds Album schildert die schönsten Gegenden, die seine Schiffe befahren, und das illustrirte Familienbuch des Lloyd, in monatlichen Heften, gehört zu den beliebtesten der Art. (Im J. 1849 wurden hier sogar Rheinansichten für eine Kunsthandlung in Mainz gestochen.)

In der Buchdruckerei erscheinen 2 deutsche und 7 italienische Zeitungen, worunter der Lloyd Austriaco (in italienischer Sprache), der nicht mit dem in Wien in deutscher Sprache erscheinenden Oesterreichischen oder Wiener Lloyd zu verwechseln ist.

(Ausführlicheres über diese Anstalt findet man in der Leipziger Illustrirten Zeitung vom 5. Juli 1851 und in Kohl's neuester Reise durch Deutschland, Leipzig 1852.)

Digitized by Google

Uebersicht
der Dampfschifffahrten des österreichischen Lloyd in Triest von 1837 bis 1849.

Nach den Mittheilungen des k. k. Handelsministeriums. 1. Jahrg. 1850. S. 518.

Jahr.	Zahl der Schiffe.	Zahl der Fahrten	Zahl der Reisenden.	Zahl der Waaren.	Zahl der Briefe.	Baarsendungen.	Einnahme.	Ausgabe.
				Ctr.		fl.	fl.	fl.
1837	7	87	7967	9613	35205	3934269	163314	201572
1838	10	214	21959	37318	71071	10,849358	504779	510796
1839	10	245	27930	40366	79812	10,963126	536851	508030
1840	10	285	38886	53385	91909	12,550647	627687	530408
1841	10	252	35141	59444	100372	15,020454	717268	605429
1842	11	263	34301	65645	98966	14,291650	727644	602948
1843	11	300	39497	68198	101961	12,818217	738188	609288
1844	13	380	55476	65582	111385	13,177228	804560	674560
1845	20	704	117949	236994	227216	25,531361	1,428449	1,112089
1846	20	717	124985	238873	277152	31,827160	1,648548	1,239748
1847	21	726	127052	315434	295933	37,072201	1,812229	1,244066
1848	26	727	118343	267836	289566	30,846271	1,739176	1,338176
1849	28	819	143028	345297	342099	37,232442	2,250394	1,732894

Anfangs 1850 besaß der österreichische Lloyd 31 Dampfschiffe von 40 bis 360 Pferdekraft, zusammen mit 3970 Pferdekraft und 11,695 Tonnen Gehalt. Darunter waren:

1 Dampfschiff von 40 Pferdekraft,
1 " " 50 "
3 " " 60 "
1 " " 70 "

Digitized by Google

4	Dampfschiffe	von	100	Pferdekraft,	
5	„	„	120	„	
2	„	„	140	„	
3	„	„	160	„	
1	„	„	200	„	
1	„	„	230	„	
6	„	„	260	„	(Davon wurden 2 an die k. k. Marine zu 400,000 fl. überlassen.)
1	„	„	360	Pferdekraft.	

Dazu kamen im J. 1850 3 neue, worunter der Stadion von 360 Pferdekraft, und im J. 1851 ebenfalls 3 neue Dampfschiffe.

Im J. 1851 war die Zahl der Reisenden auf 221,118 gestiegen, die der Güter auf 473,027 Ctr., der Briefe auf 522,644. Die Roheinnahme betrug im J. 1850: 2,676,209 fl. und im J. 1851: 2,922,515 fl. Der Reservefonds bestand im J. 1850 aus 812,688 fl.

Das Actienkapital war im J. 1836—37 1,000,000 fl., von 1839—44 2,000,000 fl., von 1845—1851 3,000,000 fl. Das ganze Gesellschaftsvermögen betrug am 1. Jan. 1852 6,718,951 fl. C.-M. Nach der achtzehnten Generalversammlung des Lloyd am 12. Mai 1852 wurde beschlossen, das Actienkapital von 3 auf 4 Millionen Gulden C.-M. und das früher nur zum Theil ausgegebene Anlehen von 1½ auf 3,000,000 fl. zu erhöhen; eine weitere Vermehrung des Actienkapitals von 5 auf 6 Millionen und des Anlehens von 3 auf 4 Millionen ist vorbehalten. Der Gesellschaftsvertrag ist bis zum Jahre 1880 verlängert.

Im Laufe des Jahrs 1851 wurden 3 Dampfer vollen-

Digitized by Google

det, 8 liefen von Stapel und 10 erhielten neue Kessel. Auch auf dem Po wird jetzt eine regelmäßige Dampfschifffahrt von dem österreichischen Lloyd eingeführt, durch 10 Dampfer, worunter mehrere mit Schraubenmaschinen. Die Gesammtdampfflotille des österreichischen Lloyd sollte im J. 1852 mit 3 Schnellbooten und 6 Schraubendampfern vermehrt werden.

Postdampfschifffahrt des österreichischen Lloyd im Jahre 1852.

Abfahrt der Dampfboote von Triest in den Monaten August, September und October 1852.

Nach der **Levante** jede Woche. Nach Constantinopel: über Corfu, Zante, Syra, Scio, Smyrna, Metelin, Capo Baba, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli.

Nach Salonich, über Dardanellen.

In's schwarze Meer, nach den Häfen der Donaumündungen, Galatz und Ibraila, über Varna und Tulcia (Tultscha).

Ferner alle 14 Tage: Nach Syrien: über Scio, Smyrna, Rhodus, Cypern, Bayrut.

In's schwarze Meer: Nach Trapezunt (über Ineboli, Sinope und Samsun).

Nach Burgas und Varna.

Nach **Griechenland**, jede Woche: nach Syra, Athen (Piräeus).

Alle 14 Tage: über Ancona, Brindisi, Corfu, Ar-

Digitized by Google

gostoli (Cephalonia), Zante, Patras, Lepanto, Vostizza nach Lutraki.

Ferner: nach Nauplien.

Nach Egypten (Alexandrien direct): jeden 10. und 27. des Monats in Verbindung mit den englisch-ostindischen Dampfbooten von Bombay und Calcutta über Suez, und alle 14 Tage über Smyrna nach Alexandrien.

Nach Istrien: wöchentlich 2mal über Pirano, Umago, Citta nova, Parenzo, Rovigno, Pola, Fiume nach Zengg.

Nach Dalmatien: jede Woche, nach Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Ragusa und Cattaro.

Zwischen Triest und Venedig: täglich.

Donau-Ruderschifffahrt.

Auf der obern und mittleren Donau nennt man die stromaufwärts fahrenden Ruderschiffe: Hohenauen oder Gegentrieb, und die Bergfahrt: Naufahrt (Hinauffahrt), die Thalfahrt dagegen Nabfahrt (Hinabfahrt); so sagt man auch gegenwärts fahren statt hinauf fahren, Treppelweg oder Hufschlag statt Leinpfad 2c. Die Ausdrücke „zu Berg und zu Thal" wie am Rhein kennt man an der Donau nicht.

Die gewöhnlichen Donauschiffe heißen: Plätten und Gamsen, und Kehlhamer (Kehlheimer, weil zu Kehlheim, oberhalb Regensburg, viele Schiffe gebaut werden). „Nebenbei" nennt man den Anhang, und „Zillen" (Waidzillen) sind große Nachen, deren viele zu Passau gebaut werden, daher Passauer Zillen, wozu auch die den Inn herabkommenden Zillen gehören. Alle diese Schiffe sind von Tannenholz, die größten, 130 bis 140 Fuß lang, laden zu Thal ungefähr 2000 Ctr., zu Berg aber kaum den vierten Theil: sie fahren bis nach Pesth und selbst noch weiter hinab, wo sie als Holz verkauft, oder auch mit einem

Digitized by Google

Verdecke versehen werden; in letzterem Falle dienen sie noch als Frachtschiffe.

Auf der mittleren und unteren Donau, der Save und der Theiß, sind die Schiffe von Eichenholz, aber plump und schwerfällig, mit bretterner Bedachung und kurzem Maste. Diese Fahrzeuge nennen die Ungarn Hajos. Telyfo-hajos sind die großen, Ladiks die kleinen Schiffe.

Die Hajos werden meist zu Szegedin (an der Theiß), zu Pancsowa, zu Semlin, zu Essegg (an der Drau) und zu Szisseck (an der Save) gebaut. Die großen nehmen bis zu 6000 Ctr. Güter und bis zu 10,000 und 13,000 Metzen Getreide ein; sie sind oft an der untern Donau mit schwarzgelben Streifen angestrichen, um sie von den türkischen Fahrzeugen zu unterscheiden. Die großen Hajos brauchen bei der Bergfahrt 50 bis 60 Pferde; jetzt lassen sich die meisten von den Remorqueurs schleppen.

Die türkischen Serben und Bulgaren nennen ihre gedeckten Schiffe, die mit Mast und Segel versehen sind, Berlatzen, die offenen Tschams; letztere sind am zahlreichsten. Die Tragfähigkeit dieser Schiffe wechselt von 4000 bis zu 160,000 Oka oder 90 bis 3600 Ctr. (das Oka zu 2¼ Pfund). Stromab führen sie meist Getreide, stromauf meist Salz aus der Walachei. Die Getreideladungen wechseln ebenfalls, nach der Größe der Fahrzeuge, von 270 bis zu 13,000 österreichische Metzen; die Salzladungen der serbischen (türkischen) Schiffe betragen gewöhnlich 4000 Oka oder 90 Ctr., womit sie bis nach Belgrad hinauf fahren. Die türkischen Salzbarken wurden früher durch Ochsen oder

Digitized by Google

Menschen stromaufwärts gezogen; jetzt häufig durch Dampfkraft. Oft waren an 40 Ochsen oder 100 Menschen vorgespannt.

Die Bewohner des bulgarischen Donauufers sind sehr gute Schiffer, die auch die Waarenbeförderung auf der walachischen Seite besorgen. Die Donauhäfen des Sandschaks Widdin besaßen im J. 1847 nach Angabe des österreichischen Consuls Huber) 357 Fahrzeuge. Davon kamen

auf Widdin . .	160	Schiffe	von	4—120,000	Oka	(90—2700 Ctr.)
„ Lom Palanka	15	„	„	15—60,000	„	(330—1350 „)
„ Oreawa . .	20	„	„	20—80,000	„	(450—1800 „)
„ Nicopolis .	37	„	„	4—150,000	„	(90—3300 „)
„ Sistow . .	125	„	„	10—160,000	„	(225—3600 „).

Zu Rutschuck zählte man
80 Barken von 80—180,000 Oka (1800—4000 Ctr.)

Auf der ungarischen Donau sind die Raizen (nach österreichischer Aussprache: Razen) oder Serben die Hauptschiffer, sowie auch die vornehmsten Frucht- und Viehhändler; sie fahren in der Regel nur bis Raab, wo ihre großen Schiffe (Hajos) in kleinere (Ladiks) für Wieselburg, Preßburg und Wien umgeladen werden. In Raab, Comorn, Gran, Weizen, Ofen, Neusatz rc. gibt es besondere Raizenquartiere, ungefähr wie in den Städten Englands die Quartiere der Irländer. Neusatz wurde von Raizen (Serben) gegründet. Die Kleidung der Raizen ist halb orientalisch, halb ungarisch-serbisch.

Im Frühjahr 1847 gingen auf Speculation 86 große Banater Fruchtschiffe (meist aus Pancsowa und Semlin) von 4000 bis 8000 Metzen Tragkraft durch das eiserne

Digitized by Google

Thor in die untere Donau, um die dort angehäuften Getreidemassen aus der Walachei und Bulgarien nach Ibraila und Galatz bringen zu helfen.

Von diesen Barken luden

71	auf der walachischen	Seite	378,000	Metzen Getreide,
9	„ „ bulgarischen	„	78,300	„ „
		Zusammen	456,300	Nied. österr. Metz.

Einige gingen sogar bis zur Sulina-Mündung, wo ihr Getreide direct in die Seeschiffe geladen wurde. Da diese Ruderbarken aber nur zum Ziehen eingerichtet waren, und an der untern Donau keine Leinpfade und Uferwege (zur Bergfahrt) bestehen, so mußten die meisten derselben in Galatz und Braila zu niedrigen Preisen verkauft werden; andere wurden mit Segeln und Masten ausgerüstet; bloß 12 nahmen den Rückweg nach Ungarn (mittelst Schiffzuges), und 4 gingen mit Segeln. Dabei hatten es die ehrlichen Banater mit schlauen Levantinern zu thun, die ihre Frachtverträge nicht selten umgingen oder auf Schrauben stellten, und so kam bei diesem (ersten) Unternehmen eher Schaden als Nutzen heraus. Künftig werden sich jedoch die meisten Güterbarken durch Dampfer zu Berg schleppen lassen und die Banater Schiffer dann auch ihre Rechnung dabei finden. Auch werden sie sich hoffentlich leichterer und zweckmäßiger gebauten Barken, mit Mast und Segeln wie die bulgarischen Schiffer, bedienen.

BIBL. UNIV. GENT

Digitized by Google

Schifffahrtbewegung auf der obern (österreichischen) Donau.

Im Jahre 1848 gingen zu Urfahr*) Linz auf- und abwärts (in oder außer Haft):

Gamsen oder Kehlhamer (die über 2000 Ctr. führen	3
Plätten (von 100 bis zu 2000 Ctr.)	568

Darunter waren 160 mit Brenn- und Bauholz,
161 „ Getreide,
140 „ Salz,
30 „ Gips,
8 „ Kalk,
4 „ Steinkohlen,
25 „ Kaufmannsgüter,
34 „ Vieh,
6 „ Lebensmittel,

568

Waidzillen (von 50 bis 100 Ctr.)	121

Darunter waren 73 mit Brenn- und Bauholz.
19 „ Vieh,
8 „ Kaufmannsgüter,
7 „ Lebensmittel,
5 „ Getreide,
7 „ Salz,
1 „ Kalk,
1 „ Steinkohlen,

121

Zusammen	692
Flöße (mit Stämmen und Brettern)	5

*) Urfahr ist die Vorstadt und der eigentliche Hafen von Linz (am linken Ufer), wo viele Schiffer wohnen, und ein ansehnlicher Wochenmarkt für Getreide und Vieh stattfindet. Ein anderer bedeutender Schifferort ist der Marktflecken Persenbeug (zwischen Linz und

Digitized by Google

Im Monat April 1849 gingen folgende Schiffe an der Pulverthurmlände, Donaubrückenlände, Urfahrlände in Linz und in der Zitzlau:

zu Thal: *)	beladen.	unbeladen.
Eiserne Schiffe	4	—
Kehlheimer	13	—
Gamsen= oder Gamsplätten .	43	—
Rosenheimer Plätten . . .	46	1
Salzburger " . . .	88	1
Form " . . .	1	—
Stock " . . .	8	—
Schwaben " . . .	13	—
Tiroler " . . .	5	—
Haller " . . .	14	1
Trauner " . . .	4	—
Futter " . . .	1	—
Donauwörther " . . .	1	—
Spitz " . . .	16	5
Seil " . . .	6	—
Einstell " . . .	127	9
Sechserin	4	—

Wien), wo viele Schiffe und Pferde gehalten werden (siehe vorher p. 5). Ein einziger Schiffer soll (?) hier zuweilen an 300 Fahrzeuge im Jahre bis nach Regensburg hinauf und über 800 nach Wien und Pesth senden, wozu er 250 Knechte und über 100 Zugpferde verwendet. Durch die Schleppschifffahrt wird hierin ohne Zweifel eine Aenderung bewirkt werden.

*) Unter den Ladungen dieser Schiffe, die zu Thal gingen, waren: 21,116 Ctr. Salz, 53,623 Ctr. Getreide, 10,616 Klafter Brennholz, 34,636 Stück Bauholz, 7000 Ctr. Gyps, 2600 Ctr. Kalk, 1100 Ctr. Kaufmannsgüter, 600 Ctr. Bier ꝛc.; unter den zu Berg: Knoppern, Honig, Pottasche, Tabak, Pech ꝛc.

Digitized by Google

	beladen.	unbeladen.
Siebnerin	4	—
Klotzzillen	2	—
Bruckzillen	2	—
Waidzillen	19	20
und Flöße	56	1

zu Berg: 86 Ruderschiffe, worunter
22 beladene und 2 unbeladene Gamsen,
2 „ „ 3 „ Kehlheimer &c.

An der ungarischen Donaugrenze oberhalb Preßburg (Gefällen-Hauptamt Theben) gingen im gleichen Monat zu Thal 24 Schiffe und 14 Flöße, und zu Berg 9 Schiffe.

Im April 1852 kamen Massen von Getreide (in Säcken) der Donau herauf nach Linz. Vieles davon ging nach Donauwörth und wurde von dort nach dem Innern von Baiern, Württemberg und der Schweiz gesendet.

Der Hauptverkehr Oestreichs auf der obern Donau mit seinem Inlande (Salzburg, Innkreis und Tirol, über baierisches Gebiet) besteht in Getreide, Salz, Brennholz, Käse, Bier, Holzwaaren, Gyps &c.

Nach Baiern gehen der Donau herauf: Getreide, Wolle, Wachs, Pottasche, Reps, Pech, Knoppern, Holz, Eisenwaaren &c.

Aus Baiern gehen der Donau hinab: Eisengußwaaren, Baumwollgarne, Colonialwaaren, baierisches Bier, Meerrettig, Zimmerholz, Wein &c.

Im J. 1850 kamen in Regensburg durch Ruderschiffe an oder gingen ab: 371,149 Ctr. Handelsgüter und durch

Digitized by Google

Dampfschiffe 26,347 Ctr. Letztere vertheilten sich auf folgende Strecken:

Von Donauwörth bis Regensburg	778 Ctr.
„ Regensburg bis Linz . . .	25,569 „
	26,347 Ctr.

Im J. 1847 belief sich die Gesammtbewegung im Hafen von Regensburg auf circa 350,000 Ctr.

Davon gingen zwischen Regensburg und Wien:

	vom Inlande.	vom Auslande.
zu Thal .	32,648 Ctr.	35,557 Ctr.
zu Berg .	93,146 „	86,450 „
zwischen Regensburg und Ulm:		
zu Thal .	1,968 Ctr.	6,393 Ctr.
zu Berg .	44,044 „	48,299 „

Im J. 1848 gingen stromaufwärts von Linz nach Regensburg bloß 10,335 Ctr. Güter; worunter 3009 Ctr. Stahlwaaren, 1556 Ctr. Eisenwaaren, 318 Ctr. Quecksilber, 1417 Ctr. Hanf, 386 Ctr. Talg, 863 Ctr. Schweinefett, 594 Ctr. Knoppern, 50 Ctr. Wachs.

Genaue statistische Aufstellungen über den Verkehr der Donau und der einzelnen Donauhäfen fehlen noch, und lassen sich auch, bei dem Mangel gehöriger Schiffsregister, zur Zeit schwer unternehmen. Der stärkste Theil der Handelsbewegung auf der obern und mittlern Donau wird jetzt durch die Dampfschlepper vermittelt. (S. vorher Dampfschifffahrt.)

Digitized by Google

Donauzölle.

Früher war die Donau noch stärker als der Rhein mit Zöllen belastet. Im Lande unter der Enns allein bestanden 77 Zollstationen, meist Eigenthum adeliger Geschlechter und verschiedener Gemeinden. Der Adel und die reichen Klöster waren mauthfrei.

Nach dem neuen, zwischen Oesterreich und Baiern geschlossenen Vertrage vom 2. Dezember 1851 (bestätigt am 14. Mai 1852) ist die Donau mit ihren schiffbaren Nebenflüssen, einschließlich des baierischen Inns und der Salzach, von Wasserzöllen für Güter, die aus diesen beiden Staaten kommen, gänzlich befreit. Nach demselben Vertrag ist die obere Donau bis nach Ulm in stets fahrbarem Zustande zu halten.

Oesterreich zeigt jetzt den ernsten und redlichsten Willen die Bahn des Fortschritts einzuhalten; es wird aber noch Manches thun müssen um der Ausgleichung mit dem übrigen Deutschland willen, d. h. um eine Erweiterung Deutschlands zu einem Zoll- und Handelsgebiete und Einigung der materiellen Interessen herbeizuführen. Vor allem muß dem

Digitized by Google

Schleichhandel wirksamer Einhalt geschehen, der auf seinen langgestreckten Grenzen seither sehr stark und systematisch getrieben wurde.

Das österreichische Grenzzollamt an der obern Donau befindet sich am rechten Ufer, unterhalb Passau, in dem Marktflecken Engelhardtzell. Pässe und Gepäck der Reisenden werden hier streng untersucht; die zu Thal gehenden baierischen Dampfschiffe aber erst in Linz.

Das baierische Grenzzollamt befindet sich am linken Ufer zu Hafnerzell oder Oberzell (Marktflecken mit altem Schlosse, worin das Zoll- und Rentamt seinen Sitz hat). Am rechten Ufer ist das baierische Zollamt etwas landeinwärts, zu Schärding am Thurm. Diese Grenzzollämter werden im Baierischen und im Oesterreichischen Einbruchsstation genannt. Welches Deutsch! Einbruch ist doch nur gewaltsamer Weise zu verstehen und kann im vorliegenden Sinne nicht gebraucht werden. In Oesterreich besteht noch ein anderes besseres Wort dafür: k. k. Zolllegstätte.

BIBL. UNIV. GENT

Ueber
den Handelsverkehr auf der untern Donau*).

Nach dem Friedensschlusse von Adrianopel (2. September 1829), wodurch die Freigebung der untern Donau (namentlich des walachischen Ufers) von türkischer Herrschaft ausgesprochen wurde, sind die Moldau und Walachei und nun auch das schöne Bulgarien in den Bereich des Weltverkehrs getreten. Ihre Städte nehmen sichtbarlich zu, ihr Ackerbau hebt sich und ihr Handel hat bereits einen Aufschwung genommen, wie man ihn noch vor wenigen Jahren nicht für möglich gehalten hätte.

Auch ist kein Zweifel, daß diese von der Natur so sehr begünstigten Länder, gleich Ungarn, bei der Urkräftigkeit ihres Bodens, noch einer weitern großartigen Entfaltung ihrer kaum zum Leben erwachten Kräfte bevorsteht, wenn sie in ihrem Entwicklungsgange von keinen politischen Erschütte-

*) Ausführlicheres hierüber enthält der treffliche Bericht des österreichischen Consuls zu Galatz, C. W. Huber, in den Mittheilungen des österreichischen Handelsministeriums über Handel und Gewerbe, 1. Jahrg. 1850.

Digitized by Google

rungen gestört, wohl aber durch freiere und zeitgemäßere Institutionen gehoben werden. *)

Was die untern Donauländer an abendländischer Kultur besitzen, ist ihnen durch Deutschland und Oesterreich zugekommen. Schon im Mittelalter unterhielten die deutschen Städte Augsburg, Ulm, Regensburg und Wien mit diesen Ländern Handelsverbindungen, die durch das Eindringen der Türken vernichtet wurden.

Erst seit einigen Jahrzehnten treten, außer Ungarn, auch die Walachei, Galizien und Moldau in der europäischen Handelswelt auf durch bedeutende Einkäufe, welche armenische, griechische und jüdische Kaufleute aus Bukarest und Jassy auf den Leipziger Messen machen. In manchen der letzten Jahren sollen sich diese Einkäufe auf 2,000,000 Thlr. und darüber belaufen haben, im Jahre 1847 sogar auf 2½ Millionen Thaler; seitdem sind sie durch die Kriegsereignisse der Jahre 1848 und 1849 wieder ins Stocken gerathen.

*) Der Vertrag von Adrianopel gab der Moldau und Walachei Rußland als Schutzmacht und den Bojaren das Recht, ihre eigenen Fürsten aus den Großbojaren zu wählen. Unter der provisorischen Verwaltung des russischen Generals Kisselew (Kisselef), von 1830—1834, wurde das Land besser organisirt; aber die nachmalige Verwaltung der einheimischen Woiwoden brachte wieder Druck und Willkür ins Land, die unter Fürst Ghika so weit gingen, daß derselbe durch großherrlichen Ferman im October 1842 förmlich abgesetzt wurde. Die beiden Fürstenthümer sind zwar noch türkische Lehensfürstenthümer, jedoch sind unverkennbar die russischen Generalconsule zu Bukarest und Jassy gegenwärtig die eigentlichen Machthaber.

Das obere Quellenland der Moldau (die Bukowina), bildet einen Theil von Oesterreichisch-Galizien.

Digitized by Google

Früher gingen die von Leipzig für die Walachei und Moldau bestimmte Waaren zu Land dahin ab, zu hohen Frachten (23 fl. vom Centner), die durch häufigen Vorspann (bei Bergen und schlechten Wegen) noch vermehrt wurden; seit der Einführung der Dampfschiffe auf der ganzen Donaustrecke werden nun alle Leipziger Güter über Wien die Donau hinab verschickt, ungleich schneller und billiger, als solches auf dem Landwege je möglich ist (s. vorher S. 27), wie sich denn überhaupt die Donau immer mehr als die kürzeste Handelsstraße vom westlichen Europa nach der Levante bewährt. Die Hauptartikel die der Donau hinabgehen sind Seidenzeuge, Wiener Shawls, Wagen und Fortepianos, Wollen- und Baumwollstoffe, Ledersachen, Glas- und Porzelanwaaren, zum größern Theil aus Oesterreich; auch englische und französische Waaren, von den Leipziger Messen. Nach Vollendung des großen mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes wird der ganze Zug der sächsischen, preußischen und böhmisch-mährischen Manufakturwaaren, die für die Levante und Syrien bestimmt sind, der Donau hinabgehen, in eben so viel Tagen, als man auf dem Seewege noch Wochen dazu braucht.

Selbst Triest, Genua und Livorno treten durch die österreichischen Eisenbahnen mit Hamburg, Bremen und der Nord- und Ostsee in rasche Verbindung. Die Fracht von Hamburg nach Wien für Baumwolle beträgt schon jetzt auf der Eisenbahn bloß 3½ fl. pr. Wiener Ctr.; von Triest nach Wien 2¾ fl.

Digitized by Google

Das ungarische Banat und Siebenbürgen sind großentheils wie in sprachlicher, so auch in commerzieller Beziehung als Colonien Deutschlands zu betrachten. Eine lebhafte Verbindung besteht zwischen Siebenbürgen und der Walachei. Aus Siebenbürgen gehen jährlich bedeutende Quantitäten sogenannte Kronstädter Waaren dahin, lauter Gegenstände des nothwendigen Hausbedarfs, die hauptsächlich in Kronstadt verfertigt werden und viele im Zunftverbande stehenden fleißige Familien und Gewerbe beschäftigen. Es bestehen solche in Eisenwaaren, Fenster- und Thürbeschlägen, Vorhäng- und Thürschlössern, Messern und Gabeln, Löffeln und grobem Eisengeschmiede, Leinen, Filzhüte 2c. Der Verkauf geschieht meist im Kleinen, erfordert kein großes Anlagekapital, wirft aber auch nur bescheidenen Gewinn ab und wird in der neuesten Zeit durch die englische Concurrenz sehr beeinträchtigt. Auch belgisches Fensterglas hat sich bereits einen Weg nach den Donaufürstenthümern gebahnt und wird dem österreichischen (aus Siebenbürgen und Czernowiz) wegen seiner Reinheit und Billigkeit vorgezogen. Im Jahre 1847 kamen 790 Fässer mit Fensterglas direct aus Antwerpen nach Galatz, und im Juni 1852 926 Kisten Glas nach Braila.

Die Gesammteinfuhr aus Siebenbürgen in die Walachei, Moldau und Bulgarien betrug im Jahre 1847 (nach den Mittheilungen des österreichischen Handelsministeriums, S. 39) über 5 Millionen Gulden Wiener Währung.

Digitized by Google

Davon gingen

nach	Bukarest	für	1,500,000 fl.
„	Kimpolung, Crajova ꝛc.	„	1,400,000 „
„	Plojescht	„	600,000 „
„	Fokschan	„	200,000 „
„	Berlad	„	150,000 „
„	Jassy und obere Moldau	„	600,000 „
„	Galatz und Tultscha .	„	360,000 „
„	Bulgarien	„	400,000 „
			5,210,000 fl. W. W. (Franken).

Die englischen Eisen- und Stahlwaaren, Baumwollzeuge ꝛc. finden wegen ihrer großen Billigkeit, die in fast allen Ländern der Levante den Ausschlag gibt (und in den feineren Sorten auch wegen ihrer inneren Güte) und bei der großen Thätigkeit englischer Agenten *) immer mehr Aufnahme. Das Tragen von Shirtinghemden und Kitteln (statt der leinenen) scheint unter den romanischen Landleuten starken Eingang zu finden, und die selbst gewebte Leinwand allmählig zu verdrängen.

In Galatz werden die englischen Geschäfte besonders durch ein Hamburger und ein griechisches (sciotisches) Haus betrieben. Letzteres hat alle Hausirer und Kleinhändler in der Moldau durch bewilligten Credit in seinen Händen. Seit der freien Getreideeinfuhr in England nehmen die englischen Schiffe, welche Steinkohlen, Eisenwaaren und andere britische Fabrikate in die Donauländer bringen, als

*) Außer englischen Agenten trifft man auch in der Moldau und Walachei französische und schweizer Reisende. Von deutschen hört man aber nichts!

Digitized by Google

Retourfrachten Getreide mit, das sonach mit den Erzeugnissen englischer Manufakturen bezahlt wird. (S. weiter unten Galatz.) Diese englische Concurrenz ist zwar für die gewerbreichen österreichischen Länder (Siebenbürgen, Mähren, Böhmen rc.) nachtheilig; sie hat aber auch wieder das Gute, daß durch sie die Kultur mehr verbreitet wird und diese Länder später für Deutschland um so wichtiger werden. Steinkohlen, Eisenwaaren, Nägel, Messer, Kesseln, Nadeln, Scheeren, Seife, Kämmen, Bürsten, Garne, Schnüre, Knöpfe, Strümpfe, Hemdenzeug, Papier rc.; alle diese Artikel wirken darauf hin, dem Landmann und Kleinstädter billigere und bessere Geräthschaften für den Haus- und Landbedarf zu verschaffen, und zu bequemeren Einrichtungen, größerer Reinlichkeit und allmähligem Wohlstande zu verhelfen.

BIBL. U. GENT

Digitized by Google

Ein- und Ausfuhr von Braila und Galatz.

Diese beiden Städte (worunter Braila als Seedonauhafen der Walachei, am bedeutendsten) sind durch den Friedensvertrag von Adrianopel (1829) zu Freihäfen erklärt. Auch besteht seit dem 1. Januar 1848 zwischen der Moldau und Walachei eine Zolleinigung, wodurch der Verkehr um Vieles erleichtert worden ist.

Bis zum gedachten Frieden von Adrianopel war der Ausfuhrhandel der Moldau und Walachei ein Monopol türkischer Agenten. Seitdem hat dieser Handel fast jedes Jahr zugenommen. Getreide bildet den Hauptartikel, dessen größere oder geringere Ausfuhr sich jedoch nach der Ergiebigkeit der Erndte und dem Bedarf von außen richtet. Das Jahr 1847 war hierin das bedeutendste von allen, denn während damals die Erndte fast in ganz Europa mißrieth, war sie in den untern Donaugegenden sehr ergiebig ausgefallen.

Es gingen von hier aus im Jahr 1847:

nach England	. . . .	für 28 pCt. Getreide.
„ Constantinopel	. . . . . .	„ 25 „ „
		53 pCt. Getreide.

Digitized by Google

	Uebertrag		53	pCt. Getreide.
nach Triest und Venedig	für		11½	„ „
„ Marseille, Genua und Livorno	„		28	„ „
„ in die obern Donauhäfen .	„		7½	„ „
			100	pCt. (worunter über die Hälfte Mais.

Die Getreidezufuhr auf der Donau in Galatz und Braila war im J. 1847 so stark, daß die Tschams (Barken) nicht alle ausgeladen werden konnten und sogar Privatwohnungen als Speicher benutzt werden mußten. Große Verluste erfolgten aber im hiesigen Getreidehandel, als zu Ende 1847 die Preise plötzlich fielen.

Der Donauweizen ist im Durchschnitt geringer wie der von Odessa (S. weiter unten Odessa), verbessert sich aber jährlich. Auch Roggen wird jetzt in der Moldau mit Erfolg gebaut und ausgeführt, am meisten aber noch Mais (Kukuruz). Zu Anfang 1852 wurden zu Galatz Verträge auf Mais im Juni zu liefern, für englische Rechnung, zu 13 Schillinge und 10 Pence (circa 8 fl. rhein.) pr. Quarter von 480 Pfd. geschlossen.

Im Interesse der großen Gutsbesitzer (Bojaren) liegt es, dem fruchtbaren Boden den größtmöglichsten Ertrag abzugewinnen, bessere Geräthschaften anzuschaffen, gute Straßen zu bauen zur Fortschaffung der Produkte, den Landmann zu erleichtern ꝛc.

Zu Jassy besteht bereits eine Dampfmahlmühle und alles wirkt auf weitere Fortschritte hin.

Digitized by Google

Folgendes ist das Gewichtsverhältniß von Getreide in den untern Donaugegenden:

1 Kilo (Chilo, Kila) = 20 Banitza in Galatz. 1 Banitza = $6^1/_3$ preuß. Metzen. (3 Baniza zu Galatz sind gleich 2 Baniza zu Braila und 3 Kilo zu Galatz sind gleich 2 Kilo zu Braila.)

1 Kilo zu Galatz = $1^1/_2$ engl. Quarter, oder 100 Kilo = 148 engl. Quarter.

1 „ „ „ = $11^3/_4$ Kilo in Constantinopel od. 400 Oka.

1 „ „ „ = $5^1/_4$ Star in Triest (1 Stajo Mais = $1^1/_3$ Scheffel in Triest).

1 „ „ „ = 7 nieder-österreich. (Preßburger) Metzen (1 Preßb. Metzen = 80 Litres). 1 österreich. Metzen Roggen wiegt durchschnittlich 75 Pfd. 1 Kubbel in Raab = 2 Wiener Metzen.

1 „ in Bessarabien = $2^1/_2$ Tschetwert (1 Kilo in Südrußland = 9 nieder-österreich. Metzen).

(1 Tschetwert = circa 3 Ctr.)
(1 „ = $2^1/_2$ Star.)

Die Getreideausfuhr aus Galatz und Braila war in den Jahren 1843 bis 1850, nach Angabe des preuß. Consuls zu Galatz, wie folgt:

Jahr.	Ausfuhr aus Braila.			Ausfuhr aus Galatz.	
	Weizen.	Mais.	Gerste.	Weizen.	Mais.
	preuß. Scheffel	preuß. Scheffel	preuß. Scheff.	preuß. Scheffel	preuß. Scheffel
1843	1,705,520	641,720	892,260	569,380	744,110
1844	1,840,330	678,290	112,130	880,970	920,580
1845	1,666,040	659,740	929,100	952,370	831,060
1846	1,732,610	863,040	938,140	586,680	1,780,760
1847	1,967,430	3,275,120	1,589,920	956,740	1,685,420
1848	843,670	1,545,270	1,023,270	600,970	760,320
1849	620,760	1,764,384	385,831	919,366	1,368,856
1850	1,498,630	792,090	235,891	744,050	650,000

Digitized by Google

In neuester Zeit hat man auch angefangen, zu Galatz Fleisch einzupökeln und frisches Fleisch in luftdichten Blechbüchsen auszuführen, namentlich nach England für die englische Flotte. Das hiesige Fleisch oder vielmehr die Art der Zubereitung scheint sich aber schlecht zu bewähren, da nach einem amtlichen Bericht in der „Times" vom 3. Jan. 1852, an 6000 Blechbüchsen (canisters preserved meat), im Durchschnitt 10 Pfd. haltend, die im Jahr 1850 aus Galatz kamen und auf 5 Jahre garantirt waren, in Portsmouth am Schlusse des Jahres 1851 für völlig untauglich und theilweise von faulem Geruch befunden und ins Meer geworfen wurden.

Dagegen geht von Galatz viel Talg nach England, der Türkei und Oesterreich.

Einfuhr in Braila und Galatz im Jahre 1850.

	in Braila pr. Thlr.	in Galatz pr. Thlr.
Engl. Manufakturwaaren u. Twiste	1,555,950	1,256,790
Levantische Baumwolle.	108,650	56,920
Hutzucker u. Farin (5557 Faß in Braila) (Der meiste Zucker kommt aus England und Marseille. Viel holländischer Melis kommt über England. Der Zuckerverbrauch ist stark, da man hier, wie im Orient, süße Speisen liebt.)	759,460	575,950
Kaffee (kommt aus England, Triest und Marseille. Der Verbrauch ist verhältnißmäßig gering, was sich aus der Armuth und Genügsamkeit der niedern Volksklassen erklärt.)	33,900	51,300
Uebertrag . .	2,457,960	1,940,960

BIBL. UNIV. GENT

	in Braila preuß. Thlr.	in Galatz preuß. Thlr.
Uebertrag . .	2,457,960	1,940,960
Rum (aus England)	55,730	80,800
Stab- u. Stangeneisen (aus England) .	118,820	151,290
Steinkohlen (aus England; 175 Tonnen in Braila) . . . . Es kommen jetzt auch Steinkohlen aus der Kohlengrube des Banats in die Donau (S. vorher p. 59).	1,500	63,500[1]
Reis	1,360	33,360
Rosinen	30,710	75,900
Wein in Fässern (211 Faß in Braila) . .	5,770	8,200[2]
„ in Flaschen (1037 Kisten in Braila) einschließlich Champagner	35,430	27,640[3]
Tabak (1489 Ctr. zu Braila)	50,870	62,730[4]
Möbel	—	16,050[5]
Leder (bearbeitetes)	28,840	29,930
Orangen und Zitronen	5,850	32,700
Englisches Bier (Porter) 276 Faß in Braila	3,770	4,590
Zusammen . .	2,796,610	2,527,650

Nach den Oesterreichischen Mittheilungen (p. 239) wurden im Jahr 1850 an englischen Waaren eingeführt (in Galatz und Braila) für 4,800,000 fl. C.-M.

im Jahre 1849 „ 3,627,000 „ „

im Jahre 1848 „ 3,000,000 „ „

Nach englischen amtlichen Angaben (die jedoch gewöhnlich unter dem wahren Werthe sind) war die Ausfuhr von britischen Erzeugnissen und Fabrikaten aus Großbritannien

---

1) 7,434 Tonnen oder 148,680 Ctr. — 2) 300 Faß. — 3) 809 Kisten. — 4) 1836 Ctr. — 5) einschließlich 303 Dutzend Stühle.

Digitized by Google

nach der Türkei und den Häfen des schwarzen Meeres wie folgt:

Ausfuhr	1846.	1847.	1848.	1849.	1850.
	Pfund Sterling.				
nach Galatz und Braila . . .	195,154	213,547	193,898	218,577	294,604
nach Odessa und russ. Häfen des schwarz. Meeres	138,913	143,810	233,220	186,996	157,111
nach der Türkei (ohne Syrien und Egypten) .	1,749,125	2,363,442	2,664,281	2,373,669	2,515,821

Die Haupteinfuhrartikel aus Oesterreich sind: Manufakturwaaren, Eisen-, Kupfer- und Glaswaaren, Sicheln, Papier, Parfümerien, Wiener Wagen, Pianos ꝛc. Die Donau-Dampfschiffe bringen auch viele französische Artikel nach Giurgewo, Braila und Galatz.

Aus Deutschland (einschließlich Preußen): Tücher und andere Wollenstoffe. Baumwolle und Seidenstoffe kommen meist aus der Türkei; doch liefert auch Wien einige Seidenzeuge und Shawls, und Sachsen einige Baumwoll- und Wollenzeuge.

Im Ganzen ist die Einfuhr in die Donaufürstenthümer see-, fluß- und landwärts jedes Jahr im Steigen. Im Jahre 1851 soll sie nahe an 50,000,000 fl. (?) betragen haben, wovon allein über 15,000,000 fl. (?) an Wiener Fabrikaten, die durch die Zollämter Michailini, Marmornitza und Nimirnitscheni gingen.

Digitized by Google

Schifffahrtsbewegung von Galatz im J. 1849.

Seeschiffe.	Eingelaufene Schiffe. Schiffe.	Tonnen	Werth der Einfuhr.	Ausgelaufene Schiffe. Schiffe.	Tonnen	Werth der Ausfuhr.
			fl.			fl.
Oesterr. Segelschiffe .	43	10,205	40,600	39	9,299	432,200
„ See-Dampfb.	27	10,324	2,049,600	27	10,324	445,700
„ Fluß-Dampfb. (Donau-Dampfsch.)	26	6,920	873,500	26	6,920	1,951,200
	96	27,449	2,963,700	92	26,543	2,829,100
Griechische (Segelsch.)	177	32,345	1,463,300	161	29,607	1,043,800
Englische „	72	12,395	1,955,900	66	11,175	346,000
Türkische „	55	10,477	52,500	57	62,355	98,800
Russische „	56	9,320	320,200	44	6,960	243,400
Sardinische „	21	3,247	168,800	19	2,812	168,400
Jonische „	23	3,996	29,300	23	3,914	168,100
Samiotische „	16	1,727	75,300	16	1,727	80,600
Toskanische „	1	183	—	1	183	7,600
Moldauische „	2	399	200	2	399	12,200
Walachische „	25	4,581	254,800	20	3,266	86,200
Belgische „	1	224	66,600	1	224	—
Preußische „	1	150	—	—	—	—
Französische „	6	894	55,200	5	744	40,400
Zusammen .	552	107,387	7,405,800	507	149,909	5,124,600

Der Gesammtverkehr von Galatz belief sich sonach

im Jahre 1849 auf 12,530,400 fl.

im Jahre 1848 auf 12,750,400 „

Im J. 1847 war die englische Flagge am zahlreichsten ver-

Digitized by Google

treten, nämlich 472 Schiffe mit circa 90,000 Tonnen (im J. 1846 bloß 68 Schiffe mit 8000 Tonnen).

Von den österreichischen aus Galatz ausgelaufenen Segelschiffen gingen im Jahre 1849 25 Schiffe mit Getreide (Weizen, Mais und etwas Roggen) nach England, und 7 (ebenfalls mit Getreide) nach Triest und Venedig. Im letzten Frühjahr (1852) stand die Fracht zu Galatz und Braila für England 9—10 Schillinge per englisches Quarter von 480 Pfd. Von den in Galatz angekommenen österreichischen Schiffen kamen 4 von Triest, mit Zucker, Kaffee, Mandeln, Südfrüchte, Rum, Eisen, Twist ꝛc. Unter den österreichischen Kauffahrern sind mehrere eigends für die Donaufahrt gebaut von 300—400 Tonnen und möglichst geringer Tauchung. Der in Triest gebaute Dreimaster „Anna" von 543 Tonnen und 15 Fuß Tiefgang (beladen), war im Jahre 1847 der größte Kauffahrer, der je die Donaubarre passirte (bei hohem Wasserstande).

Die norddeutschen Schiffe wurden im Jahre 1847 ebenfalls sämmtlich für England mit Getreide befrachtet. Die meisten waren in Ballast angekommen, einige mit englischen Steinkohlen.

Im Juni 1852 brachten 7 griechische Schiffe Bausteine aus Griechenland, zum Bau des in Galatz projektirten Hafendamms. Auch 600 Kisten Zink wurden in diesem Monate (Juni 1852) in Galatz eingeführt.

BIBL. ... GENT

Schiffahrtsbewegung von Braila im J. 1849.

Seeschiffe.	Eingelaufene Schiffe.			Ausgelaufene Schiffe.		
	Schiffe.	Tonnen	Werth der Einfuhr.	Schiffe.	Tonnen	Werth der Ausfuhr.
			fl.			fl.
Oesterr. Segelschiffe .	67	16,410	54,700	67	16,410	600,900
„ See-Dampfb. .	—?	—(?)	2,895,600	—?	—(?)	673,500
„ Flußdampfer .	—?	—(?)	50,500	—?	—(?)	425,800
	67	16,410	3,000,800	67	16,410	1,700,200
Griechische (Segelsch.)	225	41,728	396,600	227	42,039	1,984,200
Türkische „	104	12,423	135,800	92	11,019	418,400
Englische „	58	11,938	624,000	62	12,579	392,200
Russische „	29	4,329	317,100	31	4,769	157,600
Walachische „	25	3,724	69,600	24	3,495	109,300
Sardinische „	11	1,655	51,500	14	2,257	36,300
Französische „	9	1,556	131,400	9	1,556	60,200
Jonische „	8	1,310	14,300	8	1,310	219,100
Belgische „	7	224	55,000	7	224	10,900
Moldauische „	7	225	—	1	225	2,500
Päbstliche „	6	1,256	16,000	6	1,256	20,900
Samiotische „	5	765	16,900	5	765	32,600
Mecklenburgische „	3	672	—	3	672	59,200
Zusammen .	564	98,215	4,829,000	556	98,576	5,203,600

Gesammtverkehr 10,032,600 fl. (im J. 1848 12,527,600 fl.).

Von den österreichischen eingelaufenen Schiffen kamen:

2 mit Zucker, Mandeln, Wein, Papier, Eisen ꝛc. aus Triest,
1 „ Zucker . . . . „ Constantinopel,
1 „ „ . . . . „ Marseille,
1 „ Steinkohlen . . . . „ England.

Digitized by Google

Von den österreichischen*) ausgelaufenen Schiffen gingen

39	mit	Getreide	nach	England,
10	„	„	„	Triest und Venedig,
1	„	„	„	Constantinopel,
1	„	„	„	Malta,
1	„	„		(und Wolle) nach Antwerpen.

Im Jahre 1843 war die Zahl der eingelaufenen Schiffe wie folgt:

	In Galatz.				In Braila.		
	Schiffe		Tonnen.		Schiffe		Tonnen.
Oesterreichische	76	von	9,491	—	66	von	11,468
Griechische	175	„	24,449	—	351	„	57,615
Russische	54	„	8,670	—	105	„	15,615
Sardinische	44	„	7,128	—	63	„	10,262
Türkische	37	„	7,656	—	192	„	32,045
Jonische	18	„	3,152	—	20	„	2,082
Walachische	10	„	1,822	—	9	„	1,540
Englische	6	„	1,165	—	7	„	950
Samiotische	7	„	491	—	—	„	—
Moldauische	3	„	734	—	4	„	743
Französische	2	„	412	—	1	„	162
Schwedische	2	„	316	—	—	„	—
Neapolitanische	2	„	343	—	3	„	729
Holländische	1	„	141	—	—	„	—
Preußische	1	„	223	—	3	„	572
Amerikanische	1	„	122	—	—	„	—
Serbische	1	„	322	—	—	„	—
Hannoverische	1	„	161	—	—	„	—
Mecklenburgische	1	„	156	—	—	„	—
Zusammen .	442	von	66,954	—	824	von	133,783

Zusammen 1266 Schiffe von 200,737 Tonnen.

Im Jahre 1840	liefen ein	1467	Schiffe,	worunter	117 Oesterreichische.
1841	„	657	„	„	64 „
1842	„	937	„	„	76 „

*) Unter den österreichischen sind italienisch-österreichische Schiffe zu verstehen.

Digitized by Google

Gesammtbewegung von Galatz und Braila
in den Jahren 1845 bis 1848.

In Galatz eingelaufen:

1845	520 Schiffe		im Werth von	19,897,000	türk. Piast.*)
1846	769 „	(266 beladene)	„	33,316,000	„
1847	892 „	(243 beladene)	„	37,620,000	„
1848	526 „	(210 beladene)	„	38,623,000	„

In Braila eingelaufen:

1845	876 Schiffe		im Werth von	13,028,000	türk. Piast.
1846	996 „	(140 beladene)	„	18,682,000	„
1847	1646 „	(179 beladene)	„	26,186,000	„
1848	843 „	(137 beladene)	„	18,213,000	„

In Galatz ausgelaufen:

1845	(?)	Schiffe	im Werth von	28,731,000	türk. Piastern.
1846	629	„	„	41,264,000	„
1847	647	„	„	59,188,000	„
1848	354	„	„	22,044,000	„

In Braila ausgelaufen:

1845	828	Schiffe	im Werth von	38,025,000	türk. Piastern.
1846	750	„	„	33,927,000	„
1847	1508	„	„	79,005,000	„
1848	734	„	„	34,582,000	„

Nach einer anderen Angabe wurden in Galatz und Braila von 1845 bis 1850 folgende Schiffe geladen:

	1845.	1846.	1847.	1848.	1849.	1850.
in Galatz . . .	464	644	662	397	588	391
in Braila . . .	832	911	1553	726	587	505
	1296	1555	2215	1123	1175	896

Darunter waren vermuthlich auch einige Flußschiffe.

---

*) 1 türk. Piaster ist gleich 6 Kreuzer oder 40 Para. 1 walachischer Piaster ungefähr das Doppelte. 1 Ducat = 44½ türk. Piaster.

Digitized by Google

Der Gesammthandelsverkehr von Braila und Galatz (Ein- und Ausfuhr) betrug dem declarirten Werthe nach:

im Jahre	1844	17,500,000	fl. C.-M.
	1845	17,800,000	„ „
	1846	28,000,000	„ „
	1847	42,733,000	„ „

(Auf die Einfuhr kamen im Jahre 1847 über 16,000,000 fl.)

Aus Oesterreich kamen durch die Donau-Dampfschiffe nach Giurgewo, Braila und Galatz

im Jahr 1848 4,472,000 fl.
1849 3,896,000 „ Davon ging das meiste nach Galatz.

Die Donau-Dampfschiffe vermitteln auch die Beförderung der seewärts eingeführten, stromauf gehenden Güter für Giurgewo und andere walachische und türkische Häfen.

Uebersicht
der aus den Häfen von Galatz und Braila im J. 1850 mit Ladung abgegangenen Schiffe.

	in Galatz		in Braila		Zusammen	
	Schiffe.	Tonnenzahl.	Schiffe.	Tonnenzahl.	Schiffe.	Tonnenzahl.
Griechische	117	21,152	202	36,980	319	58,132
Türkische	75	14,195	100	15,543	175	29,738
Englische	50	10,583	56	9,596	106	20,179
Oesterreichische . .	40	8,324	53	10,305	93	18,629
Russische	33	3,842	20	3,479	53	7,321
Sardinische . . .	21	3,182	13	1,944	34	5,126
Walachische . . .	17	2,957	21	2,836	38	5,793
Moldauische . . .	8	1,683	1	280	9	1,963
Jonische	8	1,398	15	2,091	23	3,489
Mecklenburgische . .	5	974	1	250	6	1,224
Preußische	5	1,001	6	921	11	1,922
Toskanische . . .	2	477	—	—	2	477
Schwedische . . .	2	259	2	231	4	490
Samiotische . . .	2	275	8	1,091	10	1,366
Französische . . .	1	147	4	491	5	638
Hannoverische . . .	1	108	1	94	2	202
Hamburgische . . .	1	132	—	—	1	132
Belgische	1	184	—	—	1	184
Serbische	1	240	—	—	1	240
Römische (Kirchenstaat)	1	105	2	356	3	561
Zusammen .	391	71,318	505	86,488	896	157,806

(S. Bericht des preuß. Consulats in dem Handelsarchiv. Jahrgang 1851. 2r Bd. 4. Lieferung. S. 61.)

Digitized by Google

Ein- und Ausfuhr der russischen (bessarabischen) Donauhäfen, *)
nach der St. Petersburger Handelszeitung vom 22. April 1850, mit Vergleichung von Odessa.

Ausfuhr aus Ismail:

	1848.		1849.
Weizen . . .	190,733 Tschetwert	—	161,479 Tschetwert.
Mais . . .	920 „	—	—
Talg . . .	1,041 Pud	—	619 Pud
rohe Häute .	1,207 „	—	46 „
Butter . . .	269 „	—	511 „
Käse	7,565 „	—	8,731 „
Fische . . .	810 „	—	4,585 „
im Werth von	1,162,163 Rubel.	—	989,305 Rubel.

*) Rußland unterhält an seiner Donaugrenze (von Bessarabien) 80 Kosakenposten, jeder von 12 bis zu 20 Mann, in der Entfernung von 10 bis 15 Minuten, die an ihren Wachthäusern (Blockhäusern) ihre 10 Fuß langen Lanzen aufgepflanzt haben.

In der Donau selbst liegen mehrere russische Kanonenboote (sogar am rechten neutralen Ufer) und russische Kriegsdampfer fahren bis nach Galatz und Braila hinauf.

Durch den Frieden von Bukarest (28. Mai/9. Juni 1812) verlor die Moldau ganz Bessarabien an Rußland, mit dem Pruth als Grenze.

Digitized by Google

Ausfuhr aus Reni:

	1848.	1849.
Weizen . . .	50,232 Tschetwert	— 23,763 Tschetwert.
Fische	2,554 Pud	— —
Caviar . . .	261 „	— —
Häute	3,633 „	— 2,226 Pud.
Wachs . . .	732 „	— —
Lichter	306 „	— —
diverse	2,804 Rubel.	— 10,715 Rubel.*)
im Werth von	233,964 Rubel.	— 155,655 Rubel.

Im J. 1850 betrug die Weizenausfuhr:

aus Ismail . . .	1,854,125 fl. C.-M.
aus Reni . . .	480,000 „ „

Einfuhr in Ismail:

	1848.	1849.
Getreide	für 41,416 Rubel.	— 56,338 Rubel.
Bauholz (meist aus der Moldau u. Walachei	„ 45,060 „	— 53,294 „
diverse Waaren **) . .	für 28,301 „	— 29,199 „
	114,777 Rubel.	138,831 Rubel.
Ferner Münzen	für 487,641 „	247,306 „

Einfuhr in Reni:

	1848.	1849.
Bauholz	für 1,496 Rubel.	— 5,969 Rubel.
diverse Waaren . . .	„ 8,689 „	— 5,755 „
	10,188 Rubel.	11,724 Rubel.
Ferner Münzen	für 178,932 „	41,415 „

---

*) worunter für 5,980 Rubel Kupferwaaren.

**) Unter diesen diversen Waaren befanden sich besonders viele trockene Früchte und Oel, Oliven, Zitronen, Orangen, Tabak. Die Einfuhr von Bauholz in Ismail betrug im Jahre 1850 an 115,000 fl. C.-M. (Im südlichen Bessarabien fehlt es an Wald.)

Digitized by Google

Ein- und Ausfuhr im Jahr 1850:

Ausfuhr aus Ismail.

Weizen	208,388	Tschetwert.
Roggen	4,198	"
Mais .	1,110	"
Talg .	840	Pud.
Butter .	188	"
Käse . .	4,708	"

im Werth von 1,256,123 Rub.

Ausfuhr aus Reni.

60,765	Tschetwert	Weizen.
4,743	Pud	Fische.
279	"	Caviar.
254	"	Häute.
93	"	Wachslichter.
3,460	"	Kupfer.
1,800	"	Eisenwaaren.
540	"	Taue u. 3,333 Münze.

im Werth von 248,416 Rubel.

Einfuhr in Ismail.

Getreide für	2,112	R. Silb.
Bauholz "	43,226	"
Waaren "	37,011	"
	82,349	R. Siilb.
u. Münzen	411,513	"

Einfuhr in Reni.

Bauholz für	1,637	Rub. Silber.
Waaren "	13,317	"
	14,954	Rub. Silber.
u. Münzen	212,842	"

Uebersicht

der Ein- und Ausfuhr von 1840 bis 1846, dem Werthe nach.

Ausfuhr.	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.	1845.	1846.
	Silberrubel.						
Aus Ismail . .	668,419	383,328	455,150	457,640	1,148,516	843,466	734,134
" Reni . . .	173,453	98,699	60,297	58,918	301,873	231,650	159,090
Einfuhr:							
In Ismail . . .	349,530	unbekannt	65,342	54,167	67,611	90,025	66,835
" Reni. . . .	124,873	"	20,157	9,910	9,396	32,080	22,892

Bei der Ausfuhr kommen zu drei Viertel geprägte Silbermünzen vor. Auch die Einfuhr besteht theilweise aus

Silbergeld (aus Odessa?). In der Moldau und Walachei, so wie im westlichen Bulgarien und Serbien, cursiren österreichische Gold- und Silbermünzen als vorzüglichstes Verkehrsmittel; in Bessarabien meist Silberrubel.

Die Einfuhr an geprägter Münze war:

	zu Ismail			zu Reni	
im J. 1842	194,466	Silberrubel	—	40,137	Silberrubel.
1843	199,732	„	—	49,008	„
1844	473,829	„	—	106,091	„
1845	559,799	„	—	130,637	„
1846	294,032	„	—	8,222	„

Schifffahrtsbewegung im Jahr 1850.

Eingelaufene Schiffe in Ismail:

	beladen.				in Ballast.		
	Schiffe		Tonnen.		Schiffe		Tonnen.
Russische	2	von	394	—	16	„	7,340
Griechische	31	„	6,712	—	77	„	11,251
Türkische	11	„	2,100	—	16	„	3,309
Moldauische	—	„	—	—	8	„	1,671
Walachische	3	„	312	—	14	„	2,941
Jonische	1	„	210	—	6	„	1,124
Samiotische	—	„	—	—	2	„	411
Englische	2	„	418	—	—	„	—
Holländische	—	„	—	—	1	„	318
Sardinische	—	„	—	—	6	„	1,342
Zusammen .	50	von	10,146	—	146	von	29,707

Eingelaufene Schiffe in Reni:

	beladen.		in Ballast.			
Russische	—	—	10 Schiffe	von	1,843	Tonnen.
Griechische	—	—	30 „	„	4,973	„
Türkische	—	—	4 „	„	681	„
Moldauische	—	—	1 „	„	134	„
Walachische	—	—	3 „	„	485	„
Jonische	—	—	6 „	„	881	„
Samiotische	—	—	4 „	„	493	„
Englische	—	—	2 „	„	404	„
Sardinische	—	—	1 „	„	165	„
Zusammen	—		61 Schiffe	von	10,059	Tonnen.

Im Vergleiche mit dem Jahr 1849 ergibt sich eine Vermehrung
bei Ismail von 30 Schiffen und 25,447 Tonnen.
„ Reni „ 36 „ „ 7,935 „

Zu Reni sind keine Kaufleute ansässig, daher die dortigen Operationen für Rechnung der Plätze Galatz, Ismail, Tultscha oder Constantinopel gemacht werden.

Oesterreichische Schiffe gehen nicht nach Ismail und Reni, weil die dortigen Platzunternehmungen gewöhnlich nach Constantinopel gerichtet sind, was den österreichischen Schiffern nicht zusagt, da der Betrag der Schiffsfracht zum Theil durch die Kosten des Lichtens bei Sulina aufgezehrt wird.

(S. Mittheilungen des k. k. Generalconsuls zu Odessa, in den monatlichen statistischen Mittheilungen des k. k. Handelsministeriums. Wien 1851. 3. Heft.)

Digitized by Google

Aus früheren Jahren enthält die St. Petersburger Handelszeitung vom 29. März 1841 folgende Uebersicht:

Schifffahrtsbewegung von Ismail und Reni in den Jahren 1837 bis 1840.

Angekommen in Ismail:	1837.		1838.		1839.		1840.	
	in Ballast	beladen	in Ballast	beladen	in Ballast	beladen	in Ballast	beladen
Russische Schiffe . .	53	14	64	6	45	8	36	13
Englische „ . .	6	—	13	—	3	2	—	—
Italienische „ . .	33	—	17	2	10	2	2	—
Oesterreichische „ . .	7	1	4	—	4	1	4	2
Türkische „ . .	78	3	129	5	47	2	28	6
Griechische „ . .	64	9	54	5	41	6	25	7
Jonische „ . .	25	6	18	2	7	4	16	3
	266	33	299	20	157	25	111	31
	299		319		182		142	
gesegelt . . .	1	297	—	319	—	182	5	144
Angekommen in Reni:								
Russische Schiffe . .	22	—	16	—	13	—	4	1
Englische „ . .	3	—	2	—	3	—	—	—
Italienische „ . .	—	—	4	—	—	—	—	—
Oesterreichische „ . .	2	—	1	—	—	—	1	—
Türkische „ . .	23	—	20	—	13	—	10	1
Griechische „ . .	27	—	44	—	21	—	11	—
Jonische „ . .	17	—	17	—	4	—	2	1
	94	—	104	—	54	—	28	3
gesegelt . . .	—	94	—	104	4	50	6	31

Digitized by Google

Im Jahr 1841 trafen in Ismail 90 Kauffahrer und 77 Flußbarken ein. — Die Gesammteinfuhr belief sich im Jahr 1841 auf 36,096 fl. C.=M. (ohne Münze).

In den beiden Häfen kamen an:

	im J. 1845	267	Schiffe,
	1846	187	„
gingen ab	im J. 1845	266	Schiffe,
	1846	187	„

Odessa (zur Vergleichung).

Einen bedeutenden Concurrenten haben die Donauhäfen in Odessa, das eine günstigere Lage, langjährige Handelserfahrungen, festbegründete Verbindungen, einen bewährten Credit und große Capitalien voraus hat.

Im Winter ist die Schifffahrt von Odessa nur kurze Zeit unterbrochen. Mit dem Beginne des Frühjahrs fahren schon Schiffe von Odessa mit Ladungen ab, während die nach der Donau bestimmten Kauffahrer oft noch wochenlang am Einlaufen in die Sulina=Mündung gehindert sind, und dann noch besondere Unkosten für die Lichtung der Waaren, sowie im Durchschnitt höhere Frachten und höhere Seeversicherungen haben.

Im Jahre 1852 waren 9 verschiedene Chausseen aus dem Innern nach Odessa im Bau, was für die Getreideausfuhr eine große Erleichterung werden wird. Die Schlittenwege im Winter sind nicht für große Lasten und weite

Digitized by Google

Entfernungen, und die Massen machen bald diese Wege unfahrbar oder doch sehr beschwerlich. Auf dem Dniepr geht die Schifffahrt nur bis Mohilew. Die großen Bezirke der getreidereichen Gouvernements zwischen der Wolga, der Oka und dem Don, haben fast gar keine Wasserverbindung und nur wenige gute Wege. Der Transport daselbst geschieht größtentheils durch Ochsen. Zu 1 Million Tschetwert Getreide (circa 3 Million Ctr.) sind 200,000 Fuhren oder 400,000 Ochsen nöthig, die höchstens zwei Reisen machen können. Die billigste Fracht ist im Frühjahr, wenn das neue dicke Gras überall Futter gibt.

Die Ausfuhr von Weizen aus Odessa betrug

im J. 1847: 3,200,000 Tschetwert; im Werthe von 12,549,534 S.-R.

im J. 1849: 1,565,278 Tschetwert.

Von den 1,565,278 Tschetwert im Jahr 1849 gingen 1,003,523 Tschetwert nach England.

Im October 1851 lagerten zu Odessa über 1,000,000 Tschetwert Weizen zur Ausfuhr bereit.

Die Gesammtausfuhr aus Odessa betrug

im Jahr	1845	18,125,912	Silberrubel.
	1846	22,763,052	"
	1847	34,765,962	"
	1848	20,873,078	"
	1849	19,177,626	"
	1850	16,894,534	"

Die Gesammteinfuhr in Odessa betrug

im Jahr	1849	10,373,360	Silberrubel.
	1850	8,731,627	"

Digitized by Google

Zwischen den österreichischen Staaten und Odessa betrug der directe Handelsverkehr im Jahr 1850 mindestens 4,000,000 fl. C.-M. (größtentheils durch den Freihafen von Triest).

Der Donau hinab gingen im gleichen Jahre (1850) aus Oesterreich nach Odessa über Galatz 373 Pianos, 81 Equipagen (Wiener Wagen), Möbel, Spiegel, Glaswaaren, Seiden-, Wolle- und Baumwollstoffe, im Werthe von etwa 500,000 fl. C.-M. Dagegen gingen von Odessa der Donau hinauf nach Oesterreich (über Galatz) 51,572 Pud Talg, 19,940 Pud Schafwolle ꝛc. im Werthe von etwa 1,000,000 fl. C.-M.

Unter der Ausfuhr aus Odessa im J. 1849 waren:

		im Werth von
Talg	115,889 Pud	464,101 Silberrubel.
ordinaire Wolle . . .	56,898 „	453,688 „
feine Merino Wolle . .	171,635 „	3,538,704 „

Nach England geht meist donische Wolle aus Odessa. Ismail und Reni führen keine Wolle aus.

Die Weizenausfuhr aus den russischen Häfen des schwarzen Meeres betrug in den zwei Jahren 1845 bis 1847:

10,818,755 Tschetwert.

Davon gingen	
über Odessa (aus den Gouv. Podolsk, Volhynien, Kiew, Cherson u. einem Theil von Bessarabien)	6,530,586 Tsch.
über Taganrog (vom Don ꝛc.)	1,918,771 „
über Mariupol (aus dem Gouv. Jekaterinoslaw)	825,883 „
über Berdiansk (aus Taurien)	894,157 „
Uebertrag . .	10,169,397 Tsch.

BIBL. UNIV GENT

Uebertrag . .	10,169,397 Tsch.
über Eupatoria, Feodosia und Kertsch	200,364 „
über Ismail und Reni (aus Bessarabien) . . .	448,994 „
	10,818,755 T.*)

Im Jahr 1847 allein betrug die Gesammtgetreideausfuhr Rußlands

	5,945,612	Tschetwert	Weizen.
	2,699,462	„	Roggen.
	1,562,340	„	Hafer.
	288,807	„	Gerste.
	53,882	„	Mais.

Davon gingen 2,708,158 Tschetw. Getreide nach England **).
2,552,334 „ „ „ Frankreich ***).
2,932,603 „ „ „ den Niederlanden und Norddeutschland.

In der Ostsee ist Riga (Hauptstadt von Liefland) der bedeutendste russische Hafen für Getreideausfuhr, doch größtentheils für Roggen.

---

*) Das jährlich in Neurußland und Bessarabien erzeugte Getreidequantum schätzt man auf 14,000,000 Tschetwert, meist Weizen. Unter dem Weizen von Taganrog ist besonders viel harter Weizen (blé dur) von hartem, länglichem, halb durchsichtigem Korn und gelblich glänzender Farbe, der jetzt auch nach England geht.

**) von Weizen allein 1,101,231 Tschetwert.

***) „ „ „ 2,390,057 „
„ „ 459,418 „ nach Genua.
„ „ 368,108 „ „ Livorno.
„ „ 228,051 „ „ Triest u. Venedig.

Sulina-Schifffahrt.

Im Jahr 1850 liefen aus dem schwarzen Meere in die Donau ein: 68 Schiffe mit Ladung und 1184 Schiffe in Ballast, zusammen 1252 Schiffe (worunter 39 Dampfer des österreichischen Lloyd), und ausliefen aus der Donau in das schwarze Meer: 1365 Schiffe mit Ladung und 15 in Ballast, zusammen 1380 (worunter 48 Lloyddampfer). Darin sind nicht nur die Schiffe von und nach Galatz und Braila, sondern auch von und nach Tultscha, Ismail, Reni, Silistria, Rutschuck ꝛc. begriffen.

Nach der Verschiedenheit der Flaggen bestanden im Jahr 1850:

	die eingelaufenen vom schwarzen Meer in die Donau			die ausgelaufenen aus der Donau in das schwarze Meer	
	mit Ladung.	in Ballast.		mit Ladung.	in Ballast.
aus griechischen Schiffen	—	438	—	531	9
„ türkischen „	3	288	—	279	4
„ österreichischen „	6	133	—	141	—
„ englischen „	30	81	—	114	1
„ russischen „	7	57	—	75	—
Uebertrag . .	46	997	—	1140	14

	mit Ladung.	in Ballast.		mit Ladung.	in Ballast.
Uebertrag . .	46	997	—	1140	14
aus walachischen Schiffen	7	47	—	66	—
„ moldauischen „	—	20	—	26	—
„ sardinischen „	4	41	—	44	1
„ jonischen „	1	35	—	35	—
„ samiotischen „	2	14	—	17	—
„ preußischen „	—	10	—	10	—
„ römischen „	—	6	—	6	—
„ mecklenburgischen „	—	6	—	5	—
„ französischen „	3	1	—	4	—
„ schwedischen „	3	1	—	4	—
„ hamburgischen „	—	1	—	2	—
„ toskanischen „	—	2	—	2	—
„ hannöverischen „	1	1	—	2	—
„ belgischen „	1	—	—	1	—
„ holländischen „	—	1	—	1	—
„ serbischen „	—	1	—	—	—
	68	1184	—	1365	15

(S. Journal des österreichischen Lloyd vom 20. Mai 1851.)

Die meisten Schiffe liefen leer (in Ballast) ein, um Ladungen in Galatz, Braila ꝛc. einzunehmen.

Im Jahr 1851 liefen durch die Sulina-Mündung ein:
2349 Segelschiffe und 43 österr. Dampfschiffe,
und liefen aus 2116 „ „ 43 „ „

	Unter den eingelaufenen waren Segelschiffe:	Unter den ausgelaufenen waren Segelschiffe:
griechische . . .	784	772
türkische . . .	613	457
englische . . .	306	305
österreichische . .	111 u. 43 Dampfer (Lloyd),	104 u. 43 Dampfer.
Uebertrag	1814	1638

Digitized by Google

Uebertrag	1814 Segelschiffe,	1638 Segelschiffe.
russische	113	104
mecklenburgische .	11	6
preußische . . .	22	25
oldenburgische . .	7	8
Lübeckische . . .	4	2
Bremische . . .	7	5
hannöverische . .	2	6
walachische . . .	107	88
schwedische . . .	12	12
holländische . .	1	3
ionische	82	69
moldauische . .	24	23
jerusalemische . .	2	2
norwegische . .	6	5
dänische	3	2
samiotische . . .	17	4
sardinische . . .	95	91
toskanische . . .	3	4
päbstliche . . .	1	3
französische . . .	11	12
belgische . . .	1	1
sicilianische . . .	4	3
	2349 eingelaufene Schiffe,	2116 ausgelaufene S.

Gegen das vorhergehende Jahr (1850) hat die Zahl der eingelaufenen Schiffe fast um das Doppelte zugenommen. Die größte Zunahme zeigt sich bei den türkischen, griechischen, englischen, russischen und walachischen Schiffen; auch die Zahl der deutschen Schiffe hat zugenommen, die Zahl der österreichischen dagegen abgenommen.

Man hat jetzt den Plan, aus dem Dorfe Sulina eine regelmäßige Stadt zu machen, und eine ordentliche Hafenpolizei für den in der Nähe befindlichen Hafen einzuführen, auch die Wracks der Schiffe an der Sulina-Mündung (die für

BIBL. UNIV.

die Schifffahrt nicht selten ein mit Gefahr verknüpftes Hinderniß darboten) schneller fortzuschaffen, als es bisher der Fall war, und die Baggerung wirksam zu betreiben. Im Jahr 1852 wurde vom Beginn der Schifffahrt bis zum Juli keine Baggerung vorgenommen, weil das Baggerschiff ein neues Rad nöthig hatte, das erst am 8. Juni ein russischer Dampfer überbrachte. In Rußlands eigenem Interesse liegt es, die Mündung der Sulina und den Zugang zu seinen bessarabischen Häfen in gutem Stande zu erhalten. Andererseits könnte man auf den Gedanken kommen, daß es eifersüchtig auf die wachsende Größe von Galatz und Ibraila, weil es aus Odessa dasselbe ein- und ausführt wie die Bewohner der Moldau und Walachei. Jedenfalls ist zu hoffen, daß die bestehenden Verträge zwischen Oesterreich und Rußland, in Bezug auf die Sulina-Mündung (S. vorher p. 8), in allen Punkten aufrecht erhalten werden.

Die durch die Donau-Mündung der Sulina eingeführten Waaren sind in den betreffenden Listen nicht besonders bemerkt. Zu den Haupteinfuhrartikeln gehören jetzt englische Steinkohlen, die bis nach Siebenbürgen und in die Bukowina gehen.

Die ausgeführten Waaren bestanden im J. 1850 aus

883,587	Tschetwert (über $2^1/_2$ Million Ctr.)	Weizen (im J. 1851 aus 869,717 Tschetwert).
72,765	„	Roggen (im J. 1851: 123,943 Tschetwert).
153,805	„	Gerste (im J. 1851: 113,834 Tschetwert).
3,006	„	Hafer.
443	„	Mais (im J. 1851: 1,320,591 Tschetwert).

Digitized by Google

213 Tschetwert Bohnen.
1,455 „ Mehl.
650 „ Rübsaat.
120,000 Oka Leinsaat.
5,000 „ Salz.
30,000 „ Wolle.
642,890 Stück Faßdauben.

Ferner aus Eichen- und Nußbaumholz, Balken und Brettern, Käse, Butter, Oel, Talg, Knochen (im J. 1851: 380 Tonnen), Wein ꝛc.

Im Jahr 1843 gingen aus den Donauhäfen in das schwarze Meer:

801,666 Tschetwert Weizen,		zusammen 1,422,285 Tschetwert und 5,962 Tschetwert Leinsamen.
384,995 „ Mais,		
231,105 „ Gerste,		
2,646 „ Hirse,		
1,873 „ Bohnen,		

149,708 Stück Bretter.

9,708 Schläuche	Talg und Oel.
688 Pack	
558 Fässer	

1,249 Ballen Wolle.
281 Tonnen Honig.

116 Fässer	Käse.
3,623 Colli	

1,055 Fässer Pflaumen u. s. w.

Aus früheren Jahren (von 1835 an) diene folgender zehnjähriger Ueberblick der

Schifffahrtsbewegung an der Sulina-Mündung.

Eingelaufene Schiffe.	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844
Griechische .	100	123	289	349	439	534	215	375	545	761
Türkische .	280	325	502	572	551	426	153	252	325	563
Russische .	108	129	152	150	143	146	91	139	192	228
Sardinische	27	42	130	145	215	143	42	79	129	155
Oesterreich.*)	14	33	90	117	105	113	23	52	116	172
Jonische .	42	43	81	76	73	61	34	39	47	58
Moldauische / Walachische	9	12	1 / 16	19	23	22	15	28	28	24
Englische .	18	14	19	21	17	9	9	20	9	26
Samiotische	—	2	13	15	16	18	9	6	1	19
Französische	—	2	2	9	13	1	—	1	2	3
Neapolitan.	—	—	—	3	17	7	—	1	5	11
Belgische .	—	—	—	2	4	3	3	3	1	—
Toskanische	—	—	2	1	2	—	—	—	—	2
Römische .	—	—	2	—	4	—	—	—	—	1
Hannöverisch	—	—	—	—	—	—	1	1	2	—
Schwedische	—	—	—	—	—	—	—	2	2	1
Preußische .	—	—	1	—	—	—	—	—	3	3
Holländische	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Amerikanisch.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Serbische .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
Dänische .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Zusammen	598	725	1300	1480	1622	1483	(?)595	998	1410	2030

Von den 1480 Schiffen im J. 1838 waren 1331 beladen aus der Donau ausgelaufen, meist mit Getreide, u. 140 „ in die Donau eingelaufen.

*) Die österreichisch-italienischen Schiffe haben im Verhältniß zu ihrer Tragfähigkeit meist einen bedeutenderen Tiefgang als andere Schiffe, daher sie auch häufig an der Sulina-Mündung umladen müssen.

Digitized by Google

Allgemeine Ansicht der Donauufer.

Der Charakter der Donaugegend zwischen Donauwörth und Wien ist eine Abwechslung von lieblichen und wild romantischen Parthien. Von Donauwörth nach Kehlheim (Kelheim) sieht man viele schön bebuschte Inseln, Baumgruppen und Wiesengründe, die zuweilen das Ansehen eines großen englischen Parks gewinnen. Bei Neuburg erheben sich zu beiden Seiten Hügel (hier und da mit Burgruinen), aber gleich bei Ingolstadt beginnt wieder das alte Inselgebüsch und Flußarmlabyrinth.

Unterhalb Ingolstadt windet sich die Donau durch eine bewaldete Bergschlucht mit dem reizend gelegenen Neustadt und dem Kloster Weltenburg. Am Ausgange des Engpasses erhebt sich, vor Kehlheim, der neue Prachtbau des Königs Ludwig, unter dem Namen „Befreiungshalle", und unterhalb Regensburg die „Walhalla". Von Kehlheim aus wird der Fluß belebter, schon durch den Main-Donaukanal.

Von unterhalb Passau bis oberhalb Linz gelangt man durch eine zweite Bergschlucht, deren waldige Höhen sich an vielen Stellen bis zum Ufer herabziehen (besonders zwischen

Digitized by Google

Vilshofen und Aschach). Die Ufer sind hier mehrere Meilen weit wild und unbebaut. Von einer Land- oder Uferstraße ist nichts zu sehen, und die Ortschaften liegen meist auf den Höhen. Wer von den volkreichen Ufern des Rheins kommt, findet es hier sehr öde.

Von Linz aus werden jedoch die Ufer belebter. Städtchen und Dörfer wechseln mit Klöstern, reichen Abteien und Stiften. Unter den an oder in der Nähe der Ufer liegenden zeichnen sich besonders die prachtvollen Abteien St. Florian (landeinwärts) und Kremsmünster bei Linz*) (mit Sternwarte); ferner das stattliche Mölk, Göttweih bei Krems (auf einem 700 Fuß hohen Vorberg mit weiter Aussicht) und Kloster Neuburg bei Wien (welches die Krone der Erzherzoge von Oesterreich verwahrt) aus, alle mit prunkenden Gemächern, Sälen und reichen Bücher- und Handschriftensammlungen. Für Bodenkultur, Unterricht und Pflege der Wissenschaften haben diese Klöster in frühern Jahren unstreitig viel beigetragen. In der Neuzeit hat sich ihre Stellung geändert.

Oberhalb Linz (bis Aschach) und unterhalb Linz (bis Grein) zeigen sich in der Donau viele Inseln (sogen. Werder oder Auen); eben so bei und unterhalb Wien (Praterinsel, Lobauinsel rc.).

Malerisch liegt das Städtchen Theben (vor Preßburg) mit seinem alten Schlosse, das im Jahr 1809 von den

*) Diese reiche Benedictinerabtei im Traunkreis ist nicht mit der Stadt Krems bei Stein an der Donau, zwischen Linz und Mölk, zu verwechseln.

Franzosen zerstört wurde; gegenüber (am rechten Ufer) ist die Ruine Hainburg.

Bei Preßburg bricht sich der Strom wieder seine Bahn durch eine Bergschlucht, die links von den Vorbergen der Karpathen, rechts von den Vorbergen der Alpen gebildet wird, und gelangt in die kleine ungarische Ebene (200 □ Meil. groß), mit der großen fruchtbaren Insel Schütt (12 Meil. lang, Neuhäusler Donau), an deren Ende die Festung Comorn liegt. An dem südlichen 7 Meil. langen Donauarm (der kleinen oder Wieselburger Donau) liegt die Stadt Raab unweit der Mündung des Flusses Raab. Bei Waizen ist die St. Andreas-Insel.

Unterhalb der alten Stadt Gran (mit Dom und Schlosse des Fürst-Erzbischofs von Ungarn (1822 begonnen aber nicht ganz vollendet), verengen sich die Ufer auf's neue, durch die Höhen des Bakonyer Waldes (rechts) und durch die Ausläufe der Karpathen (links), mit mehreren Ruinen von Burgen und Klöstern. Der mächtige Strom durchfließt dann ungehindert, bis nach Belgrad hinab, die große ungarische oder Theiß-Ebene, die einen Flächenraum von 1700 □ Meilen bedeckt, wovon über zwei Drittheil zu dem fruchtbarsten Ackerland gehört, mit volkreichen Städten und Dörfern. Letztere liegen aber oft ganze Tagereisen von einander entfernt, und die Wohnungen bestehen noch meist aus Lehm- oder Pisehütten (von gestampfter Erde), mit breiten ungepflasterten Straßen, selbst in den Städten. Auch fehlt es noch an guten Landstraßen.

Mit dieser großen ungarischen Ebene stehen die Thal-

Digitized by Google

ebenen der Drau und der Sau, und die ebenfalls fruchtbare Ebene gegen den Plattensee hin, in Verbindung.

Bei Belgrad erhebt sich wieder das rechte Ufer, und bei Moldava auch das linke. Die hiesige Bergschlucht trägt den Namen Klissura. (S. vorher p. 4.) Die Höhen sind nun an beiden Ufern mit Eichenwaldung bedeckt; aber alles ist einsam, und die Stille wird bloß durch das Rauschen der Donau unterbrochen.

Am Ausgange des eisernen Thors liegen mehrere sand- und schilfreiche Inseln und etwas weiter hinab die Trümmer der alten Römerbrücke (Trajansbrücke), wovon noch am Ufer zwei große Pfeiler stehen. Im Strome selbst sieht man, bei kleinem Wasser, die Reste von 11 Pfeilern. Auch von der alten Römerstraße (Trajansstraße) bemerkt man noch, eine halbe Stunde oberhalb Orsowa (am rechten serbischen Ufer) deutliche Spuren und eine römische Inschrift, zur Erinnerung an Trajans ersten Feldzug in Dacien (um das Jahr 103). Ein anderes großes Werk ist die neue Straße oberhalb Orsowa, am linken (österreichischen) Ufer, beinahe durchgehends in Felsen gehauen, deren Gründer Graf Szecheny (spr. Setscheni) ist, derselbe, der auch die große Kettenbrücke zu Pesth und die Donau-Dampfschifffahrt in's Leben rief.

Von der Donau ist folgendes Panorama erschienen: Panorama der Donau, in zwei Abtheilungen, im Vogelperspektive; 1. von Regensburg bis Linz, gez. von Ludwig Capeller, mit Beschreibung von W. von Rally. Wien bei Pet. Rohrmann. 1840. 5 fl. C.-M. 2. von Linz bis Wien, gez. von K. A. von Lilienbrunn, mit Beschreibung von M. Koch. Wien bei Pet. Rohrmann. 1838. 5 fl. C.-M.

Digitized by Google

Berichtigungen.

Seite	8	lese man	Snags statt Shags.
„	10	„	fast die Hälfte der Donau ist türkisch, statt die Hälfte der Donau ꝛc.
„	14	„	Pancsowa statt Pantsowa.
„	16	„	Stadt von 7000 Einwohnern, statt Einwohner.
„	28	„	in Rutschuck werden jährlich an 60,000 St. Schafe verkauft, statt verbraucht.
„	58	„	von Regensburg nach Linz Entfernung 48 Wasserstunden, statt 78.
„	„	„	von Linz nach Wien 54, statt 64 Wasserstunden.
„	100	„	1 Banitza = 1 Preuß. Scheffel, statt 1 Preuß. Metzen.

Digitized by Google

igitized by Google

BIBL. UN
GEN

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

400

Die

deutschen Ströme

in ihren

Verkehrs- und Handels-Verhältnissen

mit statistischen Uebersichten.

Von

Heinrich Meidinger.

In vier Abtheilungen:

1. Die Donau. — 2. Der Rhein. — 3. Die Elbe. — 4. Die Weser, Ems und Oder.

Zweite Abtheilung.

Der Rhein

und seine schiffbaren Nebenflüsse und Kanäle.

Zweite Ausgabe.

Frankfurt a. M.
Joh. Chr. Hermann'sche Buchhandlung.
Moritz Diesterweg.
1861.

Digitized by Google

Druck von Aug. Osterrieth
in Frankfurt a. M.

Digitized by Google

Vorwort.

Bei den statistischen Aufstellungen in diesem Werke habe ich in den Haupttheilen, die „Jahresberichte der Centralcommission für die Rheinschifffahrt" zu Grunde gelegt. Diese Berichte erscheinen seit 1835 jährlich, kommen aber nicht in den Buchhandel. Der letzte Bericht vom Jahr 1851 erschien erst gegen Ende Dezember 1852. Bis zum Jahr 1840 wurden sie lithographirt (in Folio), von da an gedruckt (in Quarto) bei Kupferberg in Mainz. Gleichzeitig wird damit eine französische Uebersetzung der statistischen Tabellen, (ohne Text) für Frankreich und die Niederlande, ausgegeben. Man findet darin höchst schätzenswerthe Zahlenverhältnisse und Uebersichten des Rheinverkehrs, sowohl nach den einzelnen Häfen als nach der Gesammtheit. Das Fehlende habe ich theils aus eigenen an Ort und Stelle gesammelten Notizen und amtlichen Mittheilungen,

Digitized by Google

theils aus den reichen statistischen Sammlungen des Freiherrn von Reden — den vollständigsten und bestgeordnetsten vielleicht in Europa, denen ich auch manchen schätzbaren Beitrag über die Donau und die andern deutschen Ströme verdanke, — ergänzt.

Das neue Werk von J. G. Kohl „der Rhein. 2 Bde. Leipzig 1851" zeichnet sich durch seine ausführliche Schilderung der physikalischen Beschaffenheit und der historischen Entwicklung und Bedeutung des Rheingebiets und der damit verbundenen Flußgebiete aus, enthält aber keine einzige statistische Angabe über den Verkehr und Handel dieses wichtigen Stroms.

Welche große Verbesserungen in den letzten 30 Jahren am Oberrhein, namentlich durch Durchstiche, gemacht worden sind und noch jährlich gemacht werden, ersieht man aus der Vergleichung der alten Stromkarten mit den neueren. Die Summen, die von den verschiedenen Uferstaaten dafür verausgabt worden, sind sehr bedeutend. Ich verweise hierüber auf die Rubrik „Strom- und Uferbauten".

Frankfurt a. M. im Dezember 1852.

Heinrich Meidinger.

Digitized by Google

Inhalt.

	Seite
Commerzielle Wichtigkeit des Rheinstroms	1
Stromgebiete und Stromlänge	6
Fall, Tiefe und Breite des Rheins	11
Brücken über den Rhein	14
Strom- und Uferbauten	17
Die Mündungen des Rheins	23
Freihäfen und Winterhäfen	27
Schiffbare Nebenflüsse und Kanäle des Rheins	30
Rheinzölle	39
Dampfschifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen	46
Segel-Schifffahrt	71
Verkehr der Haupthäfen zwischen Straßburg und Emmerich:	
Straßburg (und Rhein-Rhone-Kanal)	78
Kehl, Freistätt und Knielingen	81
Neuburg, Leopoldshafen und Speier	82
Mannheim	83
Neckarhafen zu Mannheim	87

Digitized by Google

Seite
Ludwigshafen 88
Frankenthaler Kanal 95
Worms 96
Mainz 96
Biberich 103
Bingen 105
Coblenz 107
Cöln 109
Düsseldorf 117
Duisburg 119
Ruhrort 122
Wesel 124

Verkehr auf den Haupt-Nebenflüssen des Rheins:
Neckar 127
Main 131
Lahn 151
Mosel 153
Ruhr 155
Lippe 159

Allgemeine Uebersicht des Rheinschifffahrts-Verkehrs im J. 1851 164
Uebersicht des Antheils der verschiedenen Uferstaaten an der Rheinschifffahrt in den Jahren 1850 und 1851 165
Desgleichen nach Centnerzahl im Jahre 1851 . 166
Zahl der Schiffe und Flöße, die im Jahre 1850 an den Hauptrhein-Zollämtern vorbeigingen 167

Digitized by Google

Seite

Handelsverkehr der Niederlande mit Deutschland auf dem Rhein:

Aufstellung von Lobith 168

Aufstellung von Emmerich 169

Durchfuhr durch Holland nach und von den deutschen Zollvereinsstaaten im Jahre 1849, nach holländischen amtlichen Angaben 175

Durchfuhr durch Belgien nach und von dem deutschen Zollverein im Jahr 1849 179

Durchfuhr durch Frankreich 182

Digitized by

Digitized by Google

Commerzielle Wichtigkeit des Rheinstroms.

Die große Wasserstraße des Rheins war von jeher für den Verkehr und Handel der süd- und mitteldeutschen Staaten und der Schweiz von hoher Bedeutung.

Besonders stark bildete sich der Verkehr auf dem Niederrhein aus. Cöln gehörte zur Zeit der Hansa zu den angesehensten Gliedern derselben, trieb directen Seehandel und der Name seiner Schiffe und Schiffsführer hatte überall einen guten Klang Die Ausfuhr der Erzeugnisse der Rhein-Uferbewohner geschah meist in Cölnischen und Hanseatischen Schiffen.

Antwerpen und Cöln standen damals in handelspolitischer Beziehung London gleich, und wurden als die wichtigsten Märkte für das ganze nördliche und westliche Europa betrachtet.

Von Rhein- und Moselweinen allein gingen im 16. Jahrhundert jährlich an 60,000 Fuder (von ober- und unterhalb Mainz) dem Rheine hinab, nach den Niederlanden,

Digitized by Google

England *) und dem nördlichen Europa (jetzt kaum der zehnte Theil mehr).

Eben so belangreich war die Ausfuhr deutscher Fabrikate, namentlich von wollenen Tüchern, deren jährlich für ungefähr fl. 4,000,000 auf dem Rhein ausgeführt, und die meist in Cöln, wo die Wollenweberei blühte, verfertigt wurden. Ja man kann sagen, daß sich die an dem Rhein und der Schelde gelegenen Staaten damals durch ihren blühenden Handel eines größeren Wohlstandes erfreuten als alle andern europäischen Länder.

Da erhob sich Holland (einst ein Glied des deutschen Reichs), durch seine siegreichen Kämpfe gegen Spanien, zu einer politischen Macht und nahm sich heraus, dem großen, aber ohnmächtigen und unbehülflichen Riesen, „Deutschland" genannt, an seiner Hauptader eine Fessel anzulegen, indem es allen Schiffen, die den niederländischen Rhein befuhren, eine Abgabe: „Lizent" auferlegte, und so die freie Rheinschifffahrt sperrte. Selbst unter Napoleon blieb diese Sperrung noch aufrecht und dehnte sich sogar bis zu einer völligen Meeres- oder Continentalsperre aus.

Dagegen suchte Napoleon den Binnenverkehr zu

---

*) Die Cölner rühmen sich schon unter den letzten angelsächsischen Königen, Handel nach England getrieben zu haben. Die älteste auf diesen Handel Bezug habende Urkunde ist vom Jahr 1154, vom König Heinrich II. von England, worin den Cölnern erlaubt wird, ihre Weine auf dem Londoner Markt zu verkaufen, wie die Franzosen die ihrigen. Im hanseatischen Stahlhof zu London (in Upper Thames Str., dicht an der Themse,) führte ein Haus mit Gärtchen den Namen „Rheinisches Weinhaus".

Digitized by

heben. Der hierauf Bezug habende Vertrag vom 15. August 1804 zwischen Frankreich und dem deutschen Reiche (als dessen Bevollmächtigter der Chur-Erzkanzler erschien) lautete dahin:

1) Daß der Rhein, von Straßburg bis zur holländischen Grenze, als ein gemeinsamer Strom zu betrachten sey.
2) Daß auf demselben, statt der bisherigen 32 Rheinzölle bloß ein Rheinschifffahrts-Octroi erhoben werden solle, und dieses Octroi zu Thal nicht über 1 Fr. 33 Cent. und zu Berg nicht über 2 Franken pr. Ctr. betragen dürfe.
3) Daß der Stapel in Cöln und Mainz aufzuheben, dagegen der erzwungene Umschlag in diesen Städten beizubehalten sey.

In Folge der Wiener Congreßakte (1815) versammelten sich am 15. August 1816 in Mainz die Bevollmächtigten der Uferstaaten unter dem Namen „Rheinschifffahrts-Central-Commission" zur Regulirung der Rheinschifffahrt, konnten aber bis zum Jahr 1851 (also nach 35 Jahren!) noch nicht ganz damit zum Schlusse kommen.

Am 31. März 1831 kam zwar eine Uebereinkunft (Rheinschifffahrts-Convention mit späteren Zusatzartikeln) zwischen den Bevollmächtigten sämmtlicher Uferstaaten zu Stande, wonach die Schifffahrt bis in die See (die bis dahin von Holland streitig gemacht wurde *)

*) In dem niederländischen Dekret vom 10. Sept. 1826 (3. Artikel) wurde den Uferstaaten allerdings schon zugestanden, bis in die See zu fahren, aber nur auf der Wasserstraße, die zu Wien angewiesen wurde (dem Leck).

Digitized by Google

für frei erklärt, aber nur wenn die Waare nach einem der holländischen Häfen (Rotterdam, Amsterdam oder Dordrecht) bestimmt war, oder die fremden Schiffe diese Häfen benutzen würden. Auch der Transitzoll, die feste Schiffsabgabe (droit fixe) und die Recognitionsgebühren in Holland wurden noch beibehalten. Dennoch war diese Uebereinkunft schon als ein großer Fortschritt zu betrachten; denn von dieser Zeit an hörten alle Umschlagsrechte auf, und der Rhein war der That nach eine gemeinschaftliche freie Handelsstraße. Ebenso wurden alle Privilegien der Schiffer und Schiffergilden aufgelöst, die gezwungene Rangfahrt in eine freiwillige umgewandelt und möglichste Gleichförmigkeit in Entrichtung der Rheinzölle und Hafengebühren und freie Concurrenz zu jeder Zeit und an jedem Orte eingeführt, dadurch eine größere Schnelligkeit und Billigkeit in der Beförderung der Güter erzielt. In den vier Jahren von 1831 bis 1835 war die durchschnittliche Frachtverminderung 33 pCt. für die Thalfahrt und 28 pCt. für die Bergfahrt, und die Ersparniß an der Gesammtzahl der Güter in diesem Zeitraume über 800,000 Rthlr. jährlich. Vom 1. October 1851 an fand eine weitere Ermäßigung der Rheinzölle Statt. (S. Rheinzölle.)

Die neueste großartige Entwickelung der Rheinschifffahrt ist jedoch vornehmlich der Ausdehnung des deutschen Zollvereins, der Dampfschifffahrt und dem allgemeinen Aufschwunge der inländischen Industrie zuzuschreiben.

Im Jahre 1840 war der Rheinverkehr in Gütern und auch in Floßholz besonders stark, wie in keinem der

früheren Jahre. Von diesem Verkehr fiel der größte Antheil auf die Segelschiffe und auf die niederländischen Dampfschiffe. Im Jahre 1842 zeigte sich in Folge des ungewöhnlich niedrigen Wasserstandes der Verkehr etwas geringer, dagegen fand im folgenden Jahre (1843) wieder eine bedeutende Vermehrung desselben Statt, namentlich durch Einfuhr von Getreide und Roheisen.

Auch in den Jahren 1846, 1847, 1851 und Frühjahr 1852 war ein sehr lebhafter Verkehr in Getreide, das aus dem Auslande bezogen wurde. Während sonst in der Regel mehrere 100,000 Scheffel Getreide bei Emmerich rheinabwärts gingen, kamen im Jahre 1846 allein an Roggen: 2,240,000 Scheffel aus Holland stromauf, und im Jahre 1847 wieder über 2,000,000 Ctr. Getreide. Dagegen ging im Jahre 1850 wieder viel Getreide zu Thal nach Holland.

Die Versendung von Ruhrer Steinkohlen auf dem Rhein (die im Jahre 1840 über 3,000,000 Ctr. abgenommen) hatte sich im Jahre 1847 wieder auf 16,600,000 Ctr. gesteigert, und im Jahre 1850 auf beinahe eben so viel.

(Ueber Güterverkehr und Dampfschifffahrt sehe man weiter unten.)

Digitized by Google

Stromgebiete und Stromlänge
(von Basel aus).

Der Rhein gehört sieben Uferstaaten an (mit der Schweiz acht), worunter Preußen am bedeutendsten (beide Ufer gerechnet). Am Oberrhein besitzt Baden die längste Strecke.

Folgendes sind die verschiedenen Stromgebiete:

	Uferlänge. Metres.*)	oder St.
Frankreich besitzt am Oberrhein (linkes Ufer) von unterhalb Basel bis oberhalb Landau	174064	47
Baden besitzt (rechtes Ufer) von unterhalb Basel bis unterhalb Mannheim . . . . . . (ohne die Strecke von Constanz bis Basel.)	268504	72½
Baiern besitzt (linkes Ufer) von Neuburg bis Frankenthal (einschließl.)	98143	26½
	540711	146

---

*) Am linken Rheinufer wird nach Metres und Kilometres (100 Metres) gerechnet.

1 Metre = 3′ 2″ $2^{9}/_{10}$‴ rheinisch.
1 franz. Lieue = 4444 Metres.
1 deutsche Meile = 7407 „
1 Schweizerstunde = 5555 „

Digitized by Google

	Metres	od. St.
Uebertrag . . .	540711	146
Hessen-Darmstadt besitzt (linkes Ufer) von oberhalb Worms bis Bingen (einschließl.) und (rechtes Ufer) von unterhalb Mannheim bis zur Mainmündung 14 St.	81477	22
Nassau (rechtes Ufer) von unterhalb Castel (bei Mainz) bis unterhalb Lahnstein	72168	19½
Preußen besitzt (rechtes Ufer) von oberhalb Ehrenbreitstein bis unterhalb Emmerich . . . . und (linkes Ufer) von unterhalb Bingen bis unterhalb Cleve 18 St.	209248	56½
Holland längs dem Leck von Lobith bis Krimpen 35 St. (bis Rotterdam 37 St.) . . . . längs der Waal von Lobith bis Gorkum 23 St. (bis Rotterdam 39 St.)	129622	35
	1,033226	279

Zieht man davon ab die Uferstrecke von Baiern (da bereits das rechte badische Ufer bis Mannheim gerechnet ist) . . . . 24 St.
die Uferstrecke von Hessen, von Mainz bis Bingen, als bereits im nassauischen rechten Ufer gerechnet . . . . 6 „
die Uferstrecke von Preußen, von Bingen bis oberhalb Coblenz, als im rechten nassauischen Ufer begriffen . . . . . . 10 „

	Metres	od. St.
(zusammen)	148140	40
	885086	239

so beträgt die schiffbare Stromlänge von Basel bis Rotterdam 119½ deutsche Meilen.

In der Rheinschifffahrts-Convention vom 31. März 1831 wurde eine neue geometrische Vermessung der Stromlänge festgesetzt, die aber erst im Jahre 1839 vollendet wurde. Nach dieser Messung beträgt der ganze Lauf des Rheins von Basel bis zur Mündung des Lecks (Krimpen) . . . . 900062 Metres od. 119. 49 d. Meilen *)

---

*) 90062 Metres sind jedoch 121. 51 deutsche Meilen, und 119. 49 deutsche Meilen machen bloß 885136 Metres (die deutsche Meile zu 7407 Metres gerechnet).

und längs der Waal bis zur Mündung derselben (Gorkum), am Ausflusse der Maas in die Waal, die nun den Namen Maas annimmt . . . . . . 863578 Metres oder 114. 64 d. Meilen.

Den Einzelstrecken nach ist die Entfernung

		Metres	
von der franz. Grenze (bei Basel) bis Straßburg		130788	
„ Straßburg bis Mainz		272913	
„ Mainz bis Cöln		189582	
„ Cöln bis zur holl. Grenze . .		177752	
„ der holländ. Grenze bis Breswyk	90582		
„ Breswyk bis Krimpen	38445	129027	(durch den Leck)
		900062	
durch die Waal sind es: von d. holl. Grenze bis Thiel	52912		
von Thiel bis Gorkum	39633	92545	

(Siehe Jahresbericht der Central-Commission für Rheinschifffahrt für das Jahr 1844.)

Der frühere Inspektor der Rheinschifffahrt Ockhart, der die ganze Stromlänge mehrmals bereiste, gibt in seinem sonst gründlichen Werke „Der Rhein, nach der Länge seines Laufes und der Beschaffenheit seines Strombettes, von J. F. Ockhart, Inspektor der Rheinschifffahrt. Mainz J. Kupferberg 1816“ die Entfernung der verschiedenen Orte und Uferstädte von einander (der Wasserstraße nach mit den Krümmungen) folgendermaßen an:

Von der Quelle des Vorderrheins nach Chur . . 19½ St.		
„ „ „ „ Mittelrheins nach Chur . . 20 St.	im Durchschnitt	20 St.
„ „ „ „ Hinterrheins nach Chur . . 21 St.	Uebertrag . .	20 St.

Digitized by Google

Uebertrag		20	St.
von Chur bis zum Bodensee		23¼	„
der Lauf durch den Bodensee		9	„
von Constanz bis Basel		42¾	„
nämlich: von Constanz bis Stein	5 St.		
„ Stein bis Dissenhofen . . .	2 „		
„ Dissenhofen bis Schaffhausen	2 „		
„ Schaffhausen bis z. Rheinfall	¾ „		
„ Rheinfall bis Rheinau . . .	2 „		
„ Rheinau bis Eglisau	4½ „		
„ Eglisau bis Zurzach	5¼ „		
„ Zurzach bis Laufenburg . .	10½ „		
„ Laufenburg bis Rheinfelden	5¾ „		
„ Rheinfelden bis Basel . . .	5 „		
	42¾ St.	95	St.
von Basel bis Breisach	16½ St.		
„ Breisach bis Straßburg (Kehl)	18½ „	35	St.
„ Straßburg bis Neuburg		15	„
„ Neuburg bis Schröck (Leopoldshafen)		6	„
„ Schröck bis Mannheim		18½	„
„ Straßburg bis Wanzenau . .	2¾ St.		
„ Freistättt . . .	1¼ „		
„ Neuburg . . .	11 „		
„ Schröck . . .	6 „		
„ Philippsburg	7½ „		
„ Speier	4 „		
„ Mannheim .	7 „		
	39½ St.		
von Mannheim bis Mainz		15½	„
(Nach andern Angaben sind es 18¾ Stunden),			
nämlich: von Mannheim bis Frankenthal	2½ St.		
„ Worms . .	2¾ „		
„ Gernsheim	3¼ „		
„ Oppenheim	6¼ „		
„ Mainz . . .	4 „		
	18¾ St.		
Uebertrag		185	St.

Digitized by Google

	Uebertrag	185 St.
von Mainz bis Caub		9½ "
" Caub bis Coblenz		10¼ "
" Coblenz bis Cöln		22 "
" Cöln bis Düsseldorf		10½ "
" Düsseldorf bis Ruhrort		7½ "
" Ruhrort bis Orsoy		2 "
" Orsoy bis Wesel		5 "
" Wesel bis Emmerich		9¾ "
" Emmerich bis zur holländ. Grenze (Lobith) . .		3 "
" Lobith bis zum Meere (durch die Waal) . . .		42 "

nämlich: von Lobith bis Nymwegen	4	St.
" Nymwegen bis Gorkum	18½	"
" Gorkum bis Dordtrecht	5½	"
" Dordtrecht bis z. Meere	14	"
	42	St.

Gesammt-Stromlänge . . 303½ St.

oder 151¾ d. M.

Digitized by Google

Fall, Tiefe und Breite des Rheins.

Fall.

Man rechnet den Fall des Rheins im Ganzen zu 8 Fuß auf die deutsche Meile, und die Schnelligkeit des Wassers auf etwa 90 Metres (46 Klafter) auf die Minute, oder 5 Fuß auf die Sekunde (zwischen 3¾ und 5¾ Fuß Normalgeschwindigkeit). Zwischen Basel und Straßburg ist die Schnelligkeit der Gewässer noch sehr bedeutend, daher die eigentliche Rheinschifffahrt auch erst von Straßburg aus zu rechnen.

Basel	liegt	752	Fuß	über	dem	Spiegel	der	Nordsee,
Straßburg	"	590	"	"	"	"	"	"
Mannheim	"	284	"	"	"	"	"	"
Mainz	"	256	"	"	"	"	"	"
Coblenz	"	180	"	"	"	"	"	"
Cöln	"	104	"	"	"	"	"	"
Düsseldorf	"	86	"	"	"	"	"	"
Wesel	"	50	"	"	"	"	"	"
Arnheim	"	30	"	"	"	"	"	"

Tiefe.

Zwischen Basel und Straßburg (Kehl) 3 bis 12 F. (3 F. an den seichten Stellen bei mittlerem Wasser),

Zwischen Kehl und Mainz . . . . . . 5 bis 24 F. (5 F. bei mittlerem Wasser),

Digitized by Google

zwischen Mainz und Cöln	6 bis 30 F.	
bei Cöln	9 bis 13 F.	
„ Mühlheim	22 F.	
„ Düsseldorf	51 F.	(größte Tiefe)
„ der Sternschanze . . .	5 bis 36 F.	

Diese Tiefe ist wegen des vielen Treibsandes öfteren Veränderungen unterworfen. Auch finden im Frühjahre, beim Schmelzen des Schnees in den Alpen, fast periodische Ueberschwemmungen Statt.

Am Schweizerrhein, vom Bodensee bis Schaffhausen, beträgt die Tiefe zwischen 3 und 5 Fuß, so daß Schiffe von 2000 Ctr. bis nach Schaffhausen fahren.

Ockhart giebt die Tiefe des Rheins von Basel bis Holland folgendermaßen an:*)

zwischen	Basel und Breisach	3	bis	10	F.
„	Breisach und Straßburg	3½	„	12	F.
„	Straßburg und Germersheim . .	5	„	18	F.
„	Germersheim, Mannheim und Mainz	5	„	24	F.
„	Mainz und Cöln	8	„	29	F.
	bei Bonn	10	„	11½	F.
„	Cöln und Düsseldorf	8	„	23	F.
	oberhalb Düsseldorf	20	„	51	F.
	bei Uerdingen	29 F.			

*) Diese Angaben gründen sich meist auf Messungen, welche früher von französischer Seite gemacht wurden, wonach die Tiefe zwischen 17 Decimetres und 15 Metres befunden wurde.

Rheinpegel (Stromhöhemesser.) Der neue Pegel zu Mainz, im Jahre 1816 errichtet, steht um 2 Fuß niedriger als der alte vom Jahre 1766 und wurde bei dem damaligen kleinsten Wasserstande festgestellt. No. 9 bedeutet 9 Fuß (preußisch) über dem 0 Punkt oder niedrigsten Punkt des jemals aufgezeichneten kleinen Wassers. Wenn es nicht ausdrücklich angegeben, ist immer der Wasserstand No. 9. darunter zu verstehen.

Digitized by Google

zwischen Düsseldorf und der Schenkenschanze	9	bis	16	F.
in der Waal	$9^1/_2$	„	$16^1/_2$	F.
im Leck, oberhalb Arnheim	$7^1/_2$	„	8	F.
in der Yssel, nach der Trennung vom Leck,	$9^1/_2$	„	$10^1/_2$	F.

Am 24. Nov. 1814 hatte (nach Ockhart, S. 55) bei sehr kleinem Wasserstande die Waal noch $5^1/_2$ Fuß, der Leck aber kaum 1 Fuß Wasser, war also nicht fahrbar, eben so wenig wie die eigentliche Maas, die ebenfalls nur 1 Fuß hatte.

Breite (nach Ockhart.)

Zu	Reichenau	230 F.
„	Schaffhausen	340 F.
„	Basel	750 F.
zwischen	Straßburg u. Speier, mittlere Breite	1000 bis 1100 F.*)
bei	Mannheim	1200 F.
„	Mainz	1660 F.
unterhalb	Mainz	1700 bis 2000 F.
zwischen	Geisenheim und Kempten (Bingen)	2000 F.**)
„	Bingen und Coblenz mittlere Breite	1160 F.
bei	Neuwied	1400 F.
„	Cöln	1300 F.
„	Hittorf	1560 F.
„	Düsseldorf	1200 F.
unterhalb	Düsseldorf	1320 F.
„	Wesel	1580 F.
bei	Schenkenschanz, Lobith gegenüber,	2300 F.

*) An manchen Stellen mit den Inseln und sumpfigen Uferstrichen, viel breiter.

**) Hier bildet der Rhein gleichsam einen See.

Digitized by Google

Brücken über den Rhein
(vom Bodensee an).

Die erste Jochbrücke über den Rhein, bei seinem Wiederausfluß aus dem Bodensee, ist bei dem Städtchen Stein. Dann folgen Brücken:

zu Dissenhofen.
" Schaffhausen.
" Rheinau.
" Eglisau.
" Kaiserstuhl.
" Zurzach.
" Laufenburg.
" Säckingen.

Dieses Städtchen liegt auf einer Insel und hat 2 Brücken, eine steinerne nach der Schweizer-Seite und eine hölzerne nach der Schwäbischen Seite.

Zu Rheinfelden (2 Meilen oberhalb Basel), eine gedeckte Brücke.

" Basel, 700 F. lange Brücke, die zur Vorstadt Klein-Basel führt.

Es ist zu verwundern, daß das reiche Basel nicht schon längst diese alte morsche Brücke durch eine steinerne ersetzt hat. Noch vor einigen Jahren fiel ein beladener Wagen sammt Pferden durch den hölzernen Theil dieser Brücke in den Rhein.

Digitized by Google

Zu Hüningen, fliegende Brücke.
„ Alt-Breisach, fliegende Brücke.
„ Kehl, lange Schiffbrücke nach Straßburg.

Von der großen Rheinbrücke kommt man über eine Insel auf die kleine Rheinbrücke und von da nach Straßburg, durch das Metzgerthor.

Zu Maximiliansau, Schiffbrücke (früher zu Knielingen).

Dieser Ort liegt 1¾ Stunden von Carlsruhe und ist als neuer Hafen dieser Residenz zu betrachten.

Zu Plittersdorf (Selz), fiegende Brücke.
„ Germersheim (Festung an der Mündung der Gueich), Schiffbrücke.

Der Brückenkopf von Germersheim, obgleich am rechten badischen Ufer, gehört noch zu Baiern.

Die Festung Landau liegt 2 Meilen von Germersheim, aufwärts der Gueich.

Zu Speier, fliegende Brücke (nach Altlusheim).
„ Philippsburg (ehemalige Festung), fliegende Brücke.
„ Mannheim, Schiffbrücke auf eisernen Pontons (nach Ludwigshafen).

Diese Brücke besteht erst seit 1814. Früher war hier eine fliegende Brücke. Ueber den Neckar führt zu Mannheim eine schöne Kettenbrücke.

Zu Worms, fliegende Brücke.
„ Oppenheim, fliegende Brücke (am gelben Hause).
„ Mainz, Schiffbrücke nach Castel 1660 F.

Unter den Römern und unter Karl dem Großen bestand hier eine Brücke auf steinernen Pfeilern, wovon mehrere noch bei kleinem Wasser sichtbar, in der Richtung des Zeughauses.

Zu Coblenz, Schiffbrücke (nach dem Thale Ehrenbreitbreitstein) 1136 F. lang.

Digitized by Google

Zu Neuwied, fliegende Brücke.
„ Bonn, fliegende Brücke.
„ Cöln, Schiffbrücke (nach Deuz), 1306 F. lang. Eine steinerne Brücke ist im Plan*)
„ Mühlheim, fliegende Brücke.
„ Düsseldorf, Schiffbrücke und oberhalb eine fliegende Brücke. (Weg nach Neus.)
„ Duisburg, fliegende Brücke.

Auf jeder Seite der Rheinkanalmündung und etwa 10 Minuten vor derselben wird die Ueberfahrt über den Rhein durch eine fliegende Brücke bewerkstelligt, oberhalb nach dem Dorfe Werthhausen (und weiter nach der Stadt Uerdingen) und unterhalb nach Essenberg (und weiter nach dem Städtchen Meurs).

Zu Ruhrort, Dampffähre nach Homberg, von wo aus eine Eisenbahn nach Uerdingen, Crefeld rc. geht.
„ Wesel, Schiffbrücke.

Doppelte Schiffbrücke von Wesel auf die Büdricher Insel und von da über den sogenannten Büdricher Kanal auf das linke Rhein-Ufer, wo sich ein Brückenkopf befindet. Auch die Insel ist befestigt.

Zu Emmerich, fliegende Brücke (Weg nach Cleve).
„ Arnheim, Schiffbrücke (Leck).
„ Nymwegen, fliegende Brücke (Waal).
„ Bommel, fliegende Brücke (Waal).

Fähren, für Wagen und Pferde, sind fast bei jedem nur einigermaßen bedeutenden Orte am Rhein.

---

*) Das Bedürfniß fester steinerner Brücken sowohl zu Cöln als zu Mainz und Mannheim wird mit jedem Jahre fühlbarer. Möge man endlich, nach so vielen Reden und Plänen, zur That schreiten!

Digitized by Google

Strom- und Uferbauten.

Der Rhein bedarf jedes Jahr neuer Uferbauten und wirksamer Vorkehrungen zur Aufräumung des sich anhäufenden Sandes.

Preußen verwendete im Jahre 1846 für Strombauten am Rhein mehr als 300,000 Rthlr (siehe Bericht des Rheinschifffahrts-Inspectors Butzke in Cöln vom 14. Dec. 1847), im Jahre 1849 227,149 Rthlr. und im Jahre 1850 über 200,000 Rthlr. Auch die übrigen Uferstaaten blieben hierin nicht zurück. Die stärksten Ausgaben hatten Baden und Frankreich (siehe weiter unten).

Seit 1817 wurden am Oberrhein mehrere große Durchstiche gemacht, besonders zu Knielingen (1820), und auf hessischer Seite, zwischen Oppenheim und Worms (am Geyer); wodurch Segelschiffe zu Berg nahe an 6 Stunden und zu Thal nahe an 3 Stunden Zeit gewinnen. Auch am französischen Oberrhein waren noch Ende 1851 zwei

Digitized by Google

Rheindurchstiche im Baue. Erfolgreiche Sprengungen fanden an den Klippen und Felsen des Bingerlochs, an dem wilden Gefährt (zwischen Bacharach und Caub) und an der Bank bei St. Goar statt, so daß jetzt große Rheinschiffe ohne Gefahr durchfahren können. Die Bank bei St. Goar besteht aus einem langen Felsen auf der nördlichen Seite und aus dem Wirbel (Werb) am südlichen Ufer. Beide haben stets mehrere Fuß Wasser und sind nur bei Nebel und großer Unvorsichtigkeit gefährlich.

Am meisten erschweren noch die Schifffahrt die vielen Versandungen des Fahrwassers bei niedrigem Wasserstande. So z. B. die große Sandbank bei Speier, die bei gewöhnlichem Wasserstande tief unter Wasser liegt, im März 1851 aber fast ganz bloß gelegt war, wie überhaupt das Fahrwasser im Oberrhein damals so seicht war, daß selbst die Frankfurter Schleppschifffahrt nach Straßburg eine Zeitlang eingestellt werden mußte; ferner bei Biberich die starken Versandungen und an dem sogenannten Heringsloch bei Oestrich im Rheingau ꝛc. Zu Bieberich sind drei Baggerschiffe in beständiger Thätigkeit. Oberhalb Düsseldorf (zwischen Mülheim und Hittorf) ist ebenfalls eine Kiesbank, die für die Schifffahrt zuweilen hinderlich ist.

Auch die Niederlande müßten auf ihrer Flußstrecke angehalten werden, die Versandungen des Rheins und seiner verschiedenen Mündungszweige mehr zu beseitigen. Oberhalb Arnheim ist eine Sandbank, wo bei kleinem Wasser nur 5 bis 5½ Fuß Tiefe ist, daher die Amsterdamer Schiffer oft über Gouda und durch die Waal fahren müssen (siehe vorher p. 15).

Digitized by Google

Durchstiche wurden ausgeführt, von Baden und Baiern gemeinschaftlich:

in den Jahren	1817—1818	zu	Neuburg,
" " "	1819—1820	"	Darland,
" " "	1817—1818	"	Pforzen und Knielingen,
" " "	1819	"	Werth (Knielingen),
" " "	1826—1828	"	Linkenheim, Leimersheim, Germersheim, Rheinsheim, Angelhoff und Friesenheim.
" " "	1833	"	Otterstädt und Ketsch.

Zwischen Baden u. Frankreich in den J. 1823—1826. { zu Erlenwörth oberhalb Kehl, und zu Löbsternwerth unterhalb Kehl.

Von Baiern wurden auch in den Jahren 1835—1837 viele versandete Baumstürze (Stöcke) im Oberrhein aus dem Fahrwasser geschafft.

Am französischen Oberrhein ließ die französ. Regierung noch im Jahre 1850 25 die Schifffahrt gefährdende, versunkene, abgerissene und überschlammte Baumstämme herausheben und so zur Verbesserung des Fahrwassers beitragen.

Nach dem statistischen Jahresbericht der Rheinschifffahrts-Centralcommission für 1849 und 1850 wurden im Jahre 1849 für Strom-Ufer-Corrections- und Leinpfadsbauten verwendet:

von Frankreich:		
im Departement des Oberrheins	284984 Fr.	
" " " Unterrheins	631222 Fr.	916206 Fr.
von Baden:		
für Strombauten u. Rectificationen	fl. 409405. 45	
" Unterhaltung der Leinpfade	fl. 1532. 12	
	fl. 410937. 57 oder	880581 Fr.
	Uebertrag	1,796787 Fr.

Uebertrag . . . . 1,796787 Fr.

von Baiern:

für Uferbauten u. Buhnen	fl. 49243. 37		
„ Unterhaltung der Ziehwege ꝛc.	fl. 622. 54		
	fl. 49866. 31	oder	106713 Fr.

von Hessen:

für Stromarbeiten und Leinpfade auf der rechten Seite	fl. 23967		
„ „ linken „	fl. 17908		
	fl. 41875	oder	89612 Fr.

von Nassau:

für Stromräumungs- und Regulirarbeiten, Leinpfad, Schutzmauern ꝛc.	fl. 49235		
für Arbeiten zur Erhaltung der Schifffahrt nach Bieberich . .	fl. 9699		
	fl. 58934	oder	126118 Fr.

(Für die neue Hafenanlage zu Biberich wurden im J. 1843—1849 (einschl.) verausgabt fl. 236284.)

von Preußen:

zur Verbesserung der Wasserstraße auf dem Rhein	Thlr. 227149		
		oder	851808 Fr.

von den Niederlanden:

für Leinpfade und Flußbauten . .	Thlr. 116375		
		oder	249042 Fr.

Zusammen . . . 3,184080 Fr.

Verwendet wurden:

im Jahre 1850:		im Jahre 1851:	
von Frankreich	815000 Fr.	von Frankreich	655500 Fr.
„ Baden	946763 „	„ Baden	1,044004 „
„ Baiern	108757 „	„ Baiern	164758 „
Uebertrag	1,870520 Fr.	Uebertrag	1,864262 Fr.

Digitized by Google

Uebertrag	1,870520	Fr.	Uebertrag	1,864262	Fr.
vom Großh. Hessen	99876	„	vom Großh. Hessen	111207	„
von Nassau	107795	„	von Nassau	90072	„
„ Preußen	805339	„	„ Preußen	952457	„
von d. Niederlanden	231700	„	von d. Niederlanden	469629	„
Zusammen	3,115230	Fr.	Zusammen	3,487627	Fr.

Am Schweizer Oberrhein bildet das größte Hinderniß der Rheinfall bei Schaffhausen (Laufen), wo sich der Strom 60 bis 70 Fuß hoch in die Tiefe stürzt, daher auch alle vom Bodensee kommenden Fahrzeuge (die bis hierher an 2000 Ctr. führen) umgeladen werden müssen. Nach Ockhart könnte dieser hohe, aus Kalkstein bestehende Felsendamm leicht gesprengt und mittelst eines Seitenkanals und mehrerer Schleußen die Schifffahrt ununterbrochen bis Basel fortgesetzt werden. Es zeigen sich zwar auch noch zwischen Schaffhausen und Basel einige schwierige Felsen und Stromschnellen, zu Zurzach, Lauffenburg und Rheinfelden, namentlich bei Lauffenburg, wo mehrere zerstreute Felsen eine schräge Wand von 20 bis 30 Fuß Höhe bilden, die aber schon jetzt von leicht beladenen Fahrzeugen vermittelst starker gespannter Tauen zum Hinablassen zwischen den Felsen passirt werden können. Der Strudel oder die Stromschnelle bei Rheinfelden ist von keiner Bedeutung und wird von den aus der Limat und der Aar kommenden Kähnen leicht durchfahren.

Zwischen Basel und Straßburg ist der Strom sehr reißend, und zeigt viele, beständig wechselnde Kiesbänke. Ueberschwemmungen sind hier sehr häufig.

Unterhalb Basel und unterhalb Straßburg bildet der Rhein

Digitized by Google

eine unzählige Menge Inseln. Zwischen Basel und Breisach zählt man über 60, meist aus Treibsand bestehend, zwischen Breisach und Straßburg über 80, theilweise angebaut, zwischen Straßburg und Germersheim einige 70, zwischen Germersheim und Mannheim 18 und zwischen Mannheim und Mainz an 30. Ein niedriger, sumpfiger Waldstrich dehnt sich am linken Ufer zwischen Basel und Breisach (8 Stunden lang) aus, der Hardtwald genannt. Von Straßburg bis Germersheim sind die Ufer meist sehr unwirthbar. Städte und Dörfer liegen eine halbe, ja oft eine ganze Stunde weit landeinwärts. An den Ufern sieht man nichts als Buschwerk und Weiden. Es herrscht daher zwischen den Bewohnern dieser Orte wenig Verkehr zu Wasser; dagegen zwischen Frankreich und Baden, wo der Rhein an manchen Orten fast eine Stunde breit ist (mit dem Sumpflande), viel Schleichhandel. Zwischen Mainz und Bingen zählt man ebenfalls an 20 Inseln, worunter einige mit schönen Anlagen und Bäumen. Von Bonn bis über Cöln hinaus erstrecken sich landeinwärts mehrere mit Wald bedeckte Höhenzüge, und ein länglicher Waldrücken dehnt sich noch zwischen Neus und Crefeld aus, selbst bis Xanten und Cleve hin (Reichswald.)

Digitized by Google

Die Mündungen des Rheins.

Wie die Donau an ihrer Mündung nicht mehr Donau heißt, sondern nach ihren verschiedenen Armen: Sulina, Kili und Georgs-Kanal, genannt wird, so auch der Rhein, der nach seinen Hauptspaltungen an der Schenkenschanze (unterhalb Cleve) die Namen Waal und Leck erhält.

Der Hauptarm zur Linken (die Waal) ist der eigentliche Rhein, denn er nimmt fast $^2/_3$ des Rheinwassers auf und ist der tiefste und vornehmste Schifffahrtskanal des Niederrheins *). Wenn auch in der Waal einige Sandbänke vorkommen (bei Thiel und Bommel), so ist doch im Leck eine noch weit stärkere Sandbank vorhanden (bei Arnheim, siehe vorher), so daß selbst die von Amsterdam kommenden Schiffe in trockenen Sommern mit einem bedeutenden Umwege durch die Waal fahren müssen.

Die Meeresfluth dringt in der Waal bis über Bommel hinauf. Dordtrecht (an der Mündung der Waal) bildet

*) Die Waal nimmt $^2/_3$ der Rheingewässer auf, während dem Leck bloß $^1/_3$ bleibt, und davon geht noch etwa $^1/_4$ an die Yssel ab. (Ockhart.)

Digitized by Google

den tiefsten Hafen in ganz Holland (mit Schiffswerften, Holzmagazinen, Zuckersiedereien rc.). Alle großen Rhein-Flöße gehen durch die Waal nach Dordtrecht, wo zahlreiche Sägemühlen die rohen Balken und Stämme in Bretter verwandeln. Auch die der Maas herabkommenden Flöße bleiben hier, und die Schifffahrt, welche Holland mit der Schelde unterhält, geht an Dordtrecht vorbei.

Nach Rotterdam können durch die Mündung der Maas keine Seeschiffe über 15 Fuß tief gelangen; diese müssen alle den Umweg durch das Haringsvliet machen.

Ehe sich der Rhein an der Schenkenschanze*) spaltet, fließt er an dem preußischen Grenzorte Emmerich und dem holländischen Grenzorte Lobith vorbei.

An der Waal liegt die alte Stadt Nymwegen (Neumaegen), früher eine deutsche Reichs- und hanseatische Handelsstadt, deren Einwohner sich größtentheils zur katholischen Kirche bekennen. Bei Bommel (6 Meilen unterhalb Nymwegen) verbindet ein Kanal die Maas mit der Waal.

Die Hauptmündung der Maas in die Waal ist zu

*) Dieser Name kommt vom Obersten Martin Schenk, der sie im Jahre 1586 anlegte.

Vor der Schenkenschanze wurde im Jahre 1701—1702 der Paudersche oder Paunerdensche Kanal (Durchstich) gegraben, wodurch das alte krumme Bett des Rheins nach und nach vertrocknete und das Rheinwasser nun durch diesen (und den Leck) und durch die Waal abfließt.

Digitized by Google

Workum (Gorkum gegenüber). Bei Dordtrecht trennen sich die Waalgewässer wieder. Der südliche Arm führt den Namen alte Maas (Oude Maas), die durch den Biesbosch und Hollands Diep*) in das Meer fließt und sich links mit der Schelde vereinigt; der nördliche Arm, der sich oberhalb Krimpen mit dem Leck verbindet, hat den Namen neue Maas oder Mervede (Merve) und strömt an Rotterdam und Briel vorbei in die Nordsee. (Siehe weiter unten Nebenflüsse und Kanäle des Rheins.)

Der unter dem Namen Leck rechts fließende Rheinarm, 18 Stunden lang, spaltet sich seinerseits ¾ Meilen oberhalb Arnheim (bei der Schanze Yssel-Ort) erstens als Yssel (obere auch neue Yssel genannt**), die an Doesburg, Zütphen, Deventer vorbei, bei Kampen in den Zuyder See fließt und von den Amsterdamer Schiffern, als kürzester Weg in den Rhein (ohne Aufenthalt von Schleusen), stark benutzt wird. Es soll dieses der alte Drusus-Kanal seyn (Fossa Drusiana, holländisch: Drusus Vaart). Die zweite schmälere Spaltung des Lecks geht 6 Meilen unterhalb Arnheim (bei Wyk) unter dem Namen Krome Rhyn nach Utrecht und von da als Veecht,

*) Hollands Diep theilt sich unweit Willemstad in zwei Arme, von denen der rechte (Harings Vliet) am breitesten ist, und an Helvoetsluys vorbei fließt.

**) Die untere Yssel beginnt zu Ysselmond an der Maas (oberhalb Rotterdam) und ist zu einem Kanal vertieft; sie geht an der Stadt Gouda vorbei nach Amsterdam, und dient besonders für den Verkehr zwischen Amsterdam und der Schelde.

Digitized by Google

zum Kanal vertieft, nach Amsterdam. An diesem Utrechter Kanal liegen die schönsten und geschmackvollsten Landhäuser der Amsterdamer Kaufleute. Ein Zweigkanal geht von Utrecht links nach Leyden (Leydsche Vaart) und ein anderer südlich in den Leck (Rhynsche Vaart), worauf der Hauptzug der Rheingüter nach Amsterdam geht.

Der krumme Rhein hat bei Wyk eine Schleuse, ist aber im Ganzen schmal, und nur von Markt- und Personenbooten (Treck Schuyten) befahren. Dieser kleine Abfluß, der sich allmählich in verschiedene Kanäle vertheilt und verliert, führt sehr unpassend den großen Namen Rhein.

Der Leck nimmt 1 Meile oberhalb Rotterdam (bei Krimpen) den Namen Merve oder neue Maas an.

Erst von Arnheim aus hört man den Namen Leck. Auf eine unbegreifliche Weise wurde dieser schwächere Arm des Rheins auf dem Wiener Congreß als die eigentliche Wasserstraße des Rheins bis in die See bezeichnet (vermuthlich durch Einfluß der Holländer, die aus der geographischen Unkenntniß der Diplomaten Nutzen zogen), ein Fehler, an dem Deutschland lange zu leiden hatte.

Digitized by Google

Freihäfen und Winterhäfen.

Freihäfen	bestehen	zu	Straßburg (Frankreich),	
"	"	"	Freistätt,	Baden,
"	"	"	Leopoldshafen (Schröck),	
"	"	"	Maximiliansau, (?)	
"	"	"	Mannheim,	
"	"	"	Speier,	Baiern,
"	"	"	Ludwigshafen,	
"	"	"	Mainz (Großh. Hessen),	
"	"	"	Biberich,	Nassau,
"	"	"	Oberlahnstein,	
"	"	"	Coblenz,	Preußen,
"	"	"	Cöln,	
"	"	"	Düsseldorf,	
"	"	"	Duisburg,	
"	"	"	Emmerich,	
"	"	"	Dordtrecht,	Niederlande,
"	"	"	Rotterdam,	

Digitized by Google

Die meisten dieser Freihäfen besitzen massive Lagerhäuser, Krahnen und gemauerte Ufer. Cöln besitzt seit 1838 ein neues Ufer mit 7 eisernen Krahnen und einem hohen siebenstöckigen Lagerhause, und noch wird fortwährend an Erweiterung des Hafens gearbeitet. Ebenso zu Coblenz und Mainz. Emmerich hat ebenfalls einen massiven Quai mit Lagerhaus, 4 eiserne Krahnen und guten Hafen. Als Grenzstadt treibt Emmerich beträchtlichen Handel und Schifffahrt.

Winterhäfen oder Sicherheitshäfen sind zu Straßburg, Freistätt, Leopoldshafen (am sogen. Altwasser), Speier (an der Mündung der Speierbach), Mannheim, Frankenthaler Kanal*), Mainz, Bingen (noch sehr mangelhaft), Cöln, Erfthafen bei Neus, Düsseldorf, Rheinkanal bei Duisburg, Ruhrort, Orsoy (am linken Ufer), Wesel (Mündung der Lippe), Emmerich, Arnheim (Leck), Nymwegen, Thiel, Bommel und Gorkum (Waal.)

Am Mittelrhein mangelt es noch an guten und geräumigen Winterhäfen, namentlich zwischen Mainz und Bingen für das den Main und Rhein herabkommende viele Floßholz.

In Rotterdam bilden die, die Stadt durchziehenden Kanäle den Winterhafen. Ein Dock ist daselbst nicht vorhanden (Amsterdam besitzt einen).

---

*) Die Wormser Schiffe überwintern im Frankenthaler Kanal.

Im Winter 1849 wurden die Sicherheitshäfen am Rhein benutzt von

61	Schiffen	in	Emmerich,
60	„	„	Wesel,
220	„	„	Ruhrort (und 116 kleinen Fahrzeugen),
40	„	„	Düsseldorf (und 59 kleinen Fahrzeugen),
55	„	„	Cöln (und 30 kleinen),
96	„	„	Mainz (und 17 Rheinmühlen, nebst Badschiffen und Pontons).

Die neuen Häfen zu Coblenz und Cöln, obgleich noch nicht ganz vollendet, werden auch schon als Winterhalte benutzt.

Digitized by Google

Schiffbare Nebenflüsse und Kanäle des Rheins
(von Basel aus*).

Die Ill (im Elsaß) wird zu Colmar für kleine Fahrzeuge schiffbar, fließt mitten durch Straßburg, wo (durch das ansehnliche Flüßchen Breusch verstärkt) ihre Ufern mit starken Quadern und schönen Quais eingefaßt sind, und mündet 2 Stunden unterhalb Straßburg (zu Wanzenau) in den Rhein. Für größere Rheinschiffe und Dampfschiffe dient der eine halbe Stunde lange Kanal, der von Straßburg direct in den Rhein geht, unter dem Namen: Ruppertsau-Kanal oder Rhein-Ill-Kanal.

(Ueber den Rhein-Rhone-Kanal. Siehe weiter unten Straßburg.)

Die Moder oder Motter, am gleichen linken Rheinufer, ist bis Hagenau für kleine Fahrzeuge schiffbar und mündet bei Drusenheim in den Rhein.

Die weiteren kleinen Flüsse am linken Ufer: Lauter, Gueich und Speierbach dienen bloß zu Holzflößungen. (Die Lauter bildet die Grenze zwischen Frankreich und Rheinbaiern.)

---

*) Vergleiche damit weiter unten den Güterverkehr auf den Hauptnebenflüssen des Rheins.

Digitized by Google

Der 2 Stunden lange Landauer Kanal, der von Oberweiler nach Landau führt, wurde vom franz. General Vauban, zur Herbeischaffung von Holz und Steinen erbaut (bei dem Baue der Festung Landau im siebzehnten Jahrhundert).

Der Frankenthaler Kanal (2 Stunden oberhalb Worms) führt aus dem Rhein nach dem pfalzbaierischen Städtchen Frankenthal und wurde im Jahre 1777 angelegt, kam unter französischer Herrschaft (1796—1813) ganz in Verfall, ist aber seitdem wieder hergestellt. Er ist 1 Stunde lang, 50 Fuß breit und hat 2 Schleusen.

In ihn ergießt sich die Fuchsbach und die Isenach, worauf viel Scheitholz vom Hardtgebirge nach Frankenthal kommt.

Am rechten Rheinufer sind die vom Schwarzwald kommende Kinzig (Mündung bei Kehl) und die Murg (Mündung 1 Stunde unterhalb Rastatt), beide bloß für Bau- und Nutzholz wichtig, das in großer Menge in Stämmen, Brettern und andern Sägewaaren diesen beiden Flüssen (am meisten der Kinzig) herabgeflößt wird und in den Rhein, bis nach Holland geht.

Kehl hat dadurch einen bedeutenden Holzhandel.

Die Murg durchfließt ein romantisches, mühlenreiches Thal (mit Mahl-, Säg-, Oel-, Tabaks-, Walk-, Gyps- und Lohmühlen und Hammerwerken).

BIBL. UNIV. GENT

Die Alb, Mündung unterhalb Knielingen, dient für Floß- und Scheitholz. Zu Rüppur, 1 Stunde von Karlsruhe, geht ein Kanal in den sogenannten Langraben, auf dem das Langholz bis in den Rhein verschifft wird.

Der Neckar, Mündung bei Mannheim, ist bis Cannstadt (dem Hafen von Stuttgart) schiffbar.

Der Main, Mündung bei Kostheim und Mainz, ist bis Bamberg für Schiffe von 2000 Ctr. fahrbar (bei gutem Wasserstande).

Schiffbare Nebenflüsse hat der Main nicht, mit Ausnahme der (fränkischen) Saale, die 3 Stunden weit für kleine Fahrzeuge von 500 bis 600 Ctr. schiffbar gemacht ist (von Gmünd bis Gräfendorf).

Das röthlich-gelbe Mainwasser ist in den grünlichen Wogen des Rheins noch bis über Biberich hinaus sichtbar.

Die Nahe (am linken Rheinufer), Mündung bei Bingen, ist nicht schiffbar, nicht einmal für kleine Fahrzeuge, weder bei Kreuznach noch bei Bingen. Kohl hat in seinem Werke „Der Rhein. Leipzig 1851. 2. Bd., S. 21", diesen Fluß irrthümlich als schiffbar bezeichnet und Kreuznach als Einschiffungshafen für die Waaren der oberen Nahegegenden bemerkt. Die treffliche Landstraßen und billige Landfracht zwischen Bingen und Kreuznach machen eine Kanalisation der Nahe (die nicht ohne große Kosten

zu bewerkstelligen) überflüssig oder doch nicht einträglich genug. Eher möchte eine Eisenbahn gute Rechnung geben.

Zu Bingen führt eine Steinbrücke von 7 Bogen über die Nahe.

Die Lahn (am rechten Rheinufer), Mündung bei Niederlahnstein, 1 ½ Stunden oberhalb Coblenz, ist bis Wetzlar schiffbar gemacht, und soll es nun auch bis Gießen werden (siehe weiter unten Güterverkehr auf der Lahn). Zwei neue Schleusen waren im Sommer 1852 zwischen Lahnstein und Ems im Bau.

Der Haupthandel der Lahn geschieht durch Coblenz, da Lahnstein, als Mündungsplatz, im Ganzen keinen Handel besitzt, aber wohl leicht dazu kommen könnte, wenn die nassauische Regierung Einiges dafür thun wollte.

Die Mosel, Mündung bei Coblenz. Dieser Fluß ist schon von Pont-à-mousson (in Frankreich) an, für kleine Fahrzeuge schiffbar; größere gehen von Metz aus nach Trier. Von Metz nach Trier rechnet man 114 Kilometres oder 28½ Stunden, von Trier nach Coblenz, der Wasserstraße nach, 51 St. (in gerader Linie kaum die Hälfte).

Nach Metres beträgt die Uferlänge von

Metz bis zur preuß. Grenze (Sierk) . .	59862
von Sierk bis Trier	46000
von Trier bis Coblenz	192000

Digitized by Google

Durch die ungemein vielen Krümmungen (die größer sind als bei irgend einem andern deutschen Flusse) ist die Wasserstraße der Mosel zwischen Trier und Coblenz so sehr verlängert. Durchstiche lassen sich hier nicht machen, wegen den hohen Felsenufern (Schieferfelsen) zu beiden Seiten. Die zahlreichen Ortschaften und Städtchen sind oft wie an die Felsen geklebt. Der Haupterwerb derselben besteht in Weingärten, die sich in Terrassen den Bergen hinanziehen.

Im Jahre 1840 wurden für die bessere Schiffbarmachung der Mosel gegen 60,000 Rthlr. verwendet. Eine massive Steinbrücke (an 1100 Fuß lang) führt zu Coblenz über die Mosel. (Die Steinbrücke zu Trier ist 690 Fuß lang.)

Der Hauptverkehr der Moselschifffahrt besteht in Rohprodukten, besonders in Steinkohlen aus der Saar, in Mosel- und Saarweinen u. s. w. (S. Güterverkehr.)

Eine Rangschifffahrt ist zwischen Coblenz und Trier, und zwischen Trier und Saarbrücken eingeführt.

Die schiffbaren Nebenflüsse der Mosel sind:

Die Meurthe, Mündung zwischen Nancy und Pont-à-mousson.

Die Seille, Mündung zu Metz.

Die Saar, Mündung eine Stunde oberhalb Trier, bei dem Dorfe Conz.

Die Kyll, Mündung unterhalb Trier.

Digitized by Google

Darunter ist die Saar am bedeutendsten, die bis Saaralben (oberhalb Saarbrücken) schiffbar gemacht ist und deren Hauptverkehr in Steinkohlen besteht. Der frühere Holzhandel auf der Saar hat sehr abgenommen. Im Jahre 1820 beschäftigten sich noch vier Handlungshäuser in Saarbrücken mit dem Holzhandel nach Holland.

Fahrzeuge von 1500 Ctr. gehen bei gutem Wasserstande bis Saarbrücken.

Die Ahr (zwischen Andernach und Bonn) ist bloß als ein wildes, durch ein enges Felsenthal fließendes Bergwasser zu betrachten und nicht schiffbar. Eben so wenig die zu Neuwied mündende Wied (am rechten Ufer).

Die Sieg (unterhalb Bonn, am rechten Ufer) ist von Siegburg an für kleine Fahrzeuge von 200 Ctr. schiffbar gemacht. Auch kommt Schiffbauholz in Flößen der Sieg herab.

Die Wupper (Mündung bei Rheindorf) ist nicht schiffbar. Ein Gleiches gilt von der Düssel, die sich bei Düsseldorf einmündet.

Die Wiesen längs der Wupper dienen vornemlich zu Garnbleichen (zu Barmen, Elberfeld ꝛc.)

Die Erft (Mündung bei Neus, am linken Ufer, 1 Stunde von Düsseldorf) ist 4 Stunden weit schiffbar gegemacht, besonders für Getreide, das aus der fruchtbaren Umgegend auf den Markt zu Neus gebracht wird.

Digitized by Google

Hier fängt auch der Nord-Kanal (Canal du Nord) an, der unter Napoleon im Jahre 1806 begonnen, den Rhein mit der Maas zu Venloo verbinden sollte (in der Richtung auf Düsseldorf), aber nicht vollendet wurde. Eine kleine Strecke dieses Kanals hat Preußen seit 1823 schiffbar gemacht, bis Grevenbroich. Ein anderer älterer Kanal wurde im Jahre 1626 von den Spaniern, unter der Statthalterin Isabella Eugenia, von Venloo aus in der Richtung nach Wesel, begonnen, unter dem Namen: Fossa Eugeniana, aber wieder größtentheils von den Holländern zerstört. Nur wenige Ueberbleibsel sind noch davon sichtbar.

Die Ruhr (Mündung bei Ruhrort). Vor 1775 war dieser Fluß bloß bis Mülheim (2 Meilen weit) schiffbar, jetzt ist er es bis Langschede bei Unna (10 Meilen), vermittelst 14 Schleusen. Er dient vornemlich zum Transport von Steinkohlen, die hier in großer Menge, besonders bei Essen und Werden, gegraben werden. Die gewöhnlichen großen Ruhrnachen fassen 1500 bis 1700 Ctr. Steinkohlen, die Ruhrschiffe für den Rhein 3 bis 4000 Ctr. Die ganze Ruhrgegend ist im bedeutenden Aufschwunge. Ruhrort hat einen schönen Hafen mit großen Docks, Uferbauten und starkem Schiffbau.

Aus der Ruhr geht ein kurzer (1844 vollendeter) Kanal nach Duisburg und ein anderer (1830 vollendeter), eine halbe Stunde lang, von Duisburg in den Rhein (siehe weiter unten Duisburg).

Digitized by Google

Die **Lippe** (Mündung bei Wesel, oberhalb der Stadt.) Im Jahre 1816 wurde die Schiffbarmachung der Lippe beschlossen, aber erst im Jahre 1835 von Lippstadt bis Wesel, 30¾ Meilen, durch 12 Schleusen, vollendet. (Siehe weiter unten Güterverkehr auf der Lippe.) — Hamm (an der Mündung der Alise in die Lippe) ist die bedeutendste von allen Lippestädten. Die meisten Städte, wie Lippstadt, Paderborn, Lünen und Hamm, liegen am linken Ufer der Lippe.

Die **Maas** obgleich kein eigentlicher Nebenfluß des Rheins, sondern mehr der Waal, welche Letztere jedoch die Hauptwassermasse des Rheins mit sich führt (siehe vorher S. 23), ist für große Fahrzeuge von 2000 Ctr. und darüber, bis Lüttich schiffbar und für Kähne bis Sedan (Festung). Schiffbare Nebenflüsse der Maas sind: die **Ourthe** (Mündung bei Lüttich) und die **Sambre** (Mündung bei Namur).

Die an Düren und der Festung Jülich vorbeifließende **Roer**, deren Mündung bei Roermonde (unterhalb Maestricht), ist **nicht** schiffbar.

Steinbrücken über die Maas sind zu Givet, Dinant, Namur (Festung), Huy, Lüttich und Maestricht (Festung). Venloo hat eine fliegende Brücke.

Auf der Maas gehen besonders viele belgische Steinkohlen (aus Lüttich) nach Holland.

Digitized by Google

Bei Bommel führt ein kanalisirter Arm der Maas in die Waal, der eine Insel (Bommel Waard) bildet, worauf die ehemalige Festung Bommel liegt. Ein zweiter Maasarm ist schon seit langer Zeit eingedammt worden. Die Hauptmündung der Maas ist zu Gorkum, oberhalb Dordtrecht.

Digitized by Google

Rheinzölle.

Am Schlusse des vorigen Jahrhunderts (1794) zählte man von Germersheim bis Rotterdam 53 Rheinzölle, welche die Schifffahrt schwer belasteten.

Im Jahre 1804 waren noch 32 vorhanden (15 am linken und 17 am rechten Rheinufer, unter 10 verschiedenen Regierungen). Gegenwärtig bestehen bloß noch 12 Zollstellen von Neuburg bis Emmerich, unter 5 Regierungen. Die Erhebungsämter in Altbreisach und an der Brücke zu Straßburg sind hierbei nicht gerechnet. Durch den neuen Vertrag mit Holland vom 31. Dec. 1851 sind alle Abgaben auf dem niederländischen Rhein (Lobith, Vreeswyk und Krimpen), am Leck, (und Tiel und Gorkum, an der Waal) und auf der Yssel und Maas, wie auch das droit fixe, abgeschafft (siehe unten).

Die noch bestehenden 12 Zollstellen unterhalb Straßburg sind:

1) zu Neuburg, in der Nähe der Lautermündung . . . . Rheinbaierisch,
2) zu Mannheim . . . . Badisch,

3) zu Mainz . . . . Großh. Hessisch,

4) „ Caub . . . . Nassauisch,

(Für die Strecke zwischen Caub und Coblenz steht der Rheinzoll Preußen und Nassau gemeinschaftlich zu. Für die Thalfahrt wird er in Caub, für die Bergfahrt in Coblenz erhoben). Das alte, noch wohl erhaltene Schloß Pfalz bei Caub, das mitten im Rhein auf einen Felsen erbaut ist, mag wohl früher zugleich zum Aufenthalte für die Mauthwächter gedient haben.

5) zu Coblenz,
6) „ Andernach,
7) „ Linz,
8) „ Cöln,
9) „ Düsseldorf,
10) „ Ruhrort,
11) „ Wesel,
12) „ Emmerich,

. . . . Preußisch.

Auf der preußischen Strecke zwischen Coblenz und Emmerich kann an den Grenzzollämtern der ganze Zoll bezahlt werden.

Für die zu Thal gehenden, für holländische Häfen zum Verbrauch bestimmten Güter gewährte die niederländische Regierung im Jahre 1837 gänzliche Rheinzollfreiheit und den halben Zoll für alle zu Berg gehenden, aus holländischen Häfen kommenden Güter was freilich am meisten der holländischen Regierung zu gut kam, da die Holländer den größten Verkehr auf dem Niederrhein in Händen haben.

Durch den neuen, auf voller Gegenseitigkeit beruhenden Handelsvertrag zwischen Holland und dem Zollvereine (vom 1. Jan. 1852 auf 2 Jahre lautend) sind, wie oben bemerkt, alle Abgaben auf dem niederländischen Rhein (Leck und Waal), sowie auch auf der Yssel und Maas, namentlich

das droit fixe, abgeschafft, die Lootsengebühren *) in den Niederlanden auf die Hälfte und die Schiffergewerbsteuer von 60 Cent. auf 20 Cent. per Tonne ermäßigt, der Durchgang völlig freigegeben, jede Umladung und Verwiegung ausgeschlossen und die Zollformalitäten bloß auf Plombirung, resp. Schiffsbegleitung, beschränkt, auch die Einrichtung eines freien Entrepots in Rotterdam festgesetzt, in welchem die aus den Zollvereinsstaaten kommenden oder dahin gehenden Waaren geladen, umgeladen, niedergelegt und manipulirt werden können; auch soll dieses Entrepot in unmittelbare Verbindung mit der Rotterdam-Utrechter Eisenbahn gebracht werden. Ferner sind bei der Einfuhr in die holländ. ostindischen Colonien (in Java 2c.) für eine Anzahl von deutschen Erzeugnissen (Holz, Droguerien, Seife, kurze Waaren, Neusilberwaaren, Schwarzwälder-Uhren, Leder-, Galanterie- und Seidewaaren, Mineralwasser 2c.) Ermäßigung in den dortigen Zollsätzen bewilligt, und Rhein- und Moselweinen zu gleichen Rechten wie die französischen in Holland zugelassen. (Letzteres gehört eben nicht zu den besonderen Vergünstigungen!)

Auch auf der preußischen Rheinstrecke zwischen Emmerich und Coblenz sind die Fahrzeuge von Holland, Baden,

---

*) Das Lootsen- und Baakgeld kostete seither auf der Waal 42 kr.; im Badischen, Nassauischen und Darmstädischen 1 fl. 17 kr. auf die deutsche Meile. Der Lootsenzwang besteht noch in den drei letzten Ländern, wo man Lootsengeld bezahlen muß, wenn man auch keinen Lootsen beinimmt. Bloß Schiffe, die unter 600 Ctr. Ladung führen, sind jetzt vom Lootsenzwange auf dem Rhein befreit.

Frankfurt, Großherzogthum Hessen, Baiern und Württemberg von Recognitionsgeldern befreit.

Nach der Uebereinkunft unter den deutschen Uferstaaten vom 1. Oct. 1851 wegen Ermäßigung der Rheinzölle (woran jetzt auch die holländische Flagge Theil nimmt) ist der bis zum 1. Januar 1854 gültige Tarif, wie folgt, nämlich von allen Gütern, welche der ganzen Gebühr unterliegen:

Für die Rheinstrecke zu Thal.

	Centm.	Mill.		
Von der Lauter bis Neuburg	—.	23	(statt	—. 47)
„ Neuburg bis Mannheim	11.	76	„	23. 51)
„ Mannheim bis Mainz	16.	67	„	18. 24)
„ Mainz bis Caub	10.	—	„	10. —)
„ Caub bis Coblenz	6.	83	„	9. 39)
„ Coblenz bis Andernach	2.	23	„	4. 46)
„ Andernach bis Linz	1.	76	„	3. 51)
„ Linz bis Cöln	6.	02	„	12. 5)
„ Cöln bis Düsseldorf	5.	82	„	11. 63)
„ Düsseldorf bis Ruhrort	3.	76	„	7. 52)
„ Ruhrort bis Wesel.	3.	52	„	7. 4)
zu Wesel	5.	37	„	10. 74)
„ Gütern, welche in die Lahn einlaufen	6.	08	„	—. —)

Für die Rheinstrecke zu Berg.

Centm.	Mill.			
—.	35	(statt	—. 70)	zu Neuburg.
17.	68	„	35. 36)	„ Mannheim.
17.	50	„	27. 42)	„ Mainz.
10.	02	„	15. 03)	„ Caub.
8.	12	„	14. 11)	„ Coblenz.
3.	35	„	6. 70)	„ Andernach.
2.	63	„	5. 27)	„ Linz.
9.	06	„	18. 12)	„ Cöln.

Für die Rheinstrecke zu Berg. (Forts.)

Centm.	Mill.				
8.	75	(statt 17.	49)	„	Düsseldorf.
5.	65	„ 11.	31)	„	Ruhrort.
5.	30	„ 10.	59)	„	Wesel.
8.	07	„ 16.	15)	„	Emmerich.
1.	03	„ —.	—).		

Der holländische Tarif war:

von Lobith bis Vreeswyk (Leck)	13.	51	—	20.	30.
„ Vreeswyk bis Krimpen „	5.	73	—	8.	61.
„ Lobith bis Tiel (Waal) „	11.	—	—	16.	53.
„ Tiel bis Gorkum „	8.	24	—	12.	38.

Die Rheinzölle betrugen seither von Rotterdam und Amsterdam bis Cöln 7⁴/₈ kr. und von Cöln bis Mainz 5 kr. für inländische und 9¹/₃ kr. für ausländische Güter. Zusammen 17 kr. für ausländische.

Im Jahre 1849 betrugen noch die Rheinzölle von einer Ladung von 5000 Ctr. von Cöln bis Straßburg Fr. 7225 und die Fracht nur Fr. 6400.

Die approximativen Angaben der Erträge an Rheinzöllen, welche die deutschen Rheinuferstaaten im Jahre 1848 bezogen, waren:

	Rthlr.
1) Preußen von Emmerich bis Coblenz . . . (nach älteren, ziemlich allgemein gehaltenen Notizen),	500000
von Coblenz bis Mainz . . . . (zum Theil nach Probabilitätsberechn.),	86000
2) Nassau von Coblenz bis Mainz desgl. . .	118000
3) Hessen von Caub bis Mannheim desgl. . (netto 187000 fl. = 107000 Rthlr.)	160000
Uebertrag . . . . Rthlr.	864000

	Uebertrag		Rthlr. 864000
4) **Baden** von Mainz bis Mannheim		10800	
„ Mannheim bis z. franz. Grenze		66500	77300
(nach unsicheren Grundlagen),			
5) **Baiern** von der hess. Grenze an (Ludwigshafen)		14500	
von Ludwigshafen bis z. franz. Grenze		15200	29700
(ebenfalls unsicher).			
	Zusammen		Rthlr. 971000

Von mehreren Seiten hält man es für unzweckmäßig, die Rheinzölle ganz aufzuheben, weil die damit zu bestreitenden Ausgaben: Leinpfade, Uferbauten, Gehalte, Pensionen und darauf angewiesenen Renten mediatisirter Fürsten ꝛc. *)

*) Auf dem Cauber Rheinzoll haften z. B. directe und additionelle Renten, nämlich:

		directe:		additionelle:
an das Fürstliche Haus Ysenburg . . .	fl.	1468. 57	fl.	407. 1
„ den Grafen Stolberg-Wernigerode	„	958. —	„	253. 28
„ „ Grafen Stolberg-Roßlar . . .	„	479. —	„	126. 44
„ „ Grafen Stolberg-Stolberg . .	„	479. —	„	95. 48
„ „ Grafen Leiningen-Westerburg	„	383. 12	„	106. 11
„ „ Grafen Leiningen-Billigheim .	„	383. 12	„	126. 44 1)
				9. 35 2)
	fl.	4151. 21	fl.	1119. 31

1) An das Banquierhaus Rothschild für 1/4 der angekauften Stolbergischen Rente. 2) An Geh. Rath Stephani.

Der Reinertrag des Cauberzolls war im Jahre	1832	fl.	96040. 56
„ „	1842	„	169679. 5
„ „	1846	„	223000. 18
oder durchschnittlich in 10 Jahren (1837—47) . . .		fl.	170577. 34.

Auch Frankfurt ist mit fl. 34,000 auf die Rheinzölle angewiesen und hat im Jahre 1842 beim Bundestage wegen Nichtempfang dieser Summe Klage erhoben. Es soll sich aber herausgestellt haben, daß von jener Einnahme kein Reinertrag übrig geblieben ist.

sehr beträchtlich und die deßfallsigen Einnahmen einzelner Staaten, namentlich von Baden und Baiern, noch nie zur Deckung der Ausgaben zugereicht haben. Dagegen wird nicht ohne Grund eingewendet, daß die concurrirenden Eisenbahnen*) gegen die Wasserstraßen augenscheinlich im Vortheil stehen, dadurch, daß sie von allen Abgaben befreit sind. Will man daher den Verkehr der letzteren nicht gegen die Eisenbahn zurücksetzen, so bleibt die Abschaffung der Rheinzölle (bis zu einer Gebühr, welche hinreicht, den Wasserweg in gutem Stande zu erhalten) immer sehr wünschenswerth.

Durch den neuen Eisenbahnvertrag zwischen Baden und der Schweiz (August 1852) fällt auch der Rheinzoll am Schweizerrhein weg, was besonders den Bündnern wegen ihrer Holzausfuhr zu Gute kommt. Baden opfert dadurch an fl. 30,000, die Schweiz an fl. 8000.

---

*) Wie sehr die Güterbeförderung auf der rheinischen Eisenbahn im Jahre 1850 zugenommen hat, geht aus folgender Uebersicht hervor:

Im inneren Verkehr wurden von	1850.	1851.
Cöln aus befördert (ohne Postgüter)	1,368496 Ctr.	1,459818 Ctr.
Nach dem Auslande ausgeführt	646559 „	567944 „
Vom Auslande eingeführt	1,776781 „	1,295876 „
	3,791836 Ctr.	3,323638 Ctr.

Die Fracht auf der Eisenbahn beträgt jetzt von schwerem Gut von Antwerpen nach Cöln 84½ Cents vom Ctr., während die Wasserfracht von Antwerpen nach Cöln mit Krahnen-, Waag- und Werftgebühren und Versicherungsprämien sich eben so hoch, wo nicht höher stellt.

Dampfschifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen.

Nahe an 100 Dampfschiffe, worunter über die Hälfte Personenschiffe (die auch Güter einnehmen) und 36 Schleppschiffe (Remorqueurs) durchschneiden jetzt Tag und Nacht die Wellen des Rheins auf und ab.

Die zur Zeit bestehenden Dampfschifffahrts-Gesellschaften sind folgende:

a) Für **Personen** (und Güter).

1) Niederländische oder Rotterdamer Gesellschaft (seit 1825) besitzt 10 Dampfboote.

Die Boote dieser Gesellschaft fahren zwischen Rotterdam und Mannheim und sind mehr für Güter und Auswanderer bestimmt. Das kleinste Boot hat 60, das größte 400 Pferdekraft. In den zwei letzten Jahren 1851—52 kamen 3 schöne neue Schnellboote, mit Glas-Pavillon auf

dem Verdeck, hinzu. In Rotterdam findet der Anschluß an die englischen und französischen Dampfschiffe Statt *).

Die Dampfboote der niederländischen Rhein-Gesellschaft fahren wöchentlich 4mal über Nymwegen (durch die Waal) und wöchentlich 3mal über Arnheim (durch den Leck). Von Arnheim nach Amsterdam fährt man in 2½ St. auf der Eisenbahn.

2) Rhein-Yssel- oder Amsterdamer Gesellschaft (seit 1838) besitzt 2 Dampfboote.

Diese fahren zwischen Amsterdam, Kampen und Cöln (meist nur für Güter).

In Kampen Anschluß an die Dampfboote nach Hull.

In Amsterdam Anschluß an die Dampfboote nach London und Hamburg.

Im Jahre 1851 beförderte die Rhein-Yssel-Gesellschaft zwischen Kampen und Cöln (hin und zurück) 21034 Ctr. Güter.

---

*) Von Rotterdam gehen regelmäßig Dampfschiffe nach folgenden Städten ab:

nach	London . . .	4mal	wöchentlich	hin u. her	7	Dampfer,
„	Hull	2mal	„	. . . . . .	3	„
„	Goole	2mal	„	. . . . . .	2	„
„	Leith	1mal	„	. . . . . .	1	„
„	Harwich . . .	1mal	„	. . . . . .	1	„
„	Newcastle . .	1mal	„	. . . . . .	1	„
„	Liverpool . .	1mal	„	. . . . . .	1	„
„	Havre	1mal	„	. . . . . .	2	„
„	Bordeaux . .	1mal	„	. . . . . .	1	„
„	Dünkirchen .	1mal	„	. . . . . .	1	„
„	Antwerpen .	1mal	„	. . . . . .	1	„
„	Hamburg . .	1mal	„	. . . . . .	1	„
„	Batavia, jeden Monat			. . . .	1	Schraubenboot.
„	Newyork, im Plan.					

Der Hauptgüterzug geht noch durch Beurtschiffe über Utrecht nach und von Amsterdam.

Es besteht auch noch eine Nymweger Dampfschiff-Gesellschaft, deren Boote aber bloß den Lokalverkehr auf der Waal, zwischen Nymwegen und Rotterdam, unterhalten.

Auf der Maas gehen Dampfboote zwischen Rotterdam und Venloo, wöchentlich 4mal, und zwischen Maestricht, Lüttich und Namur täglich.

3) Cölner Gesellschaft (seit 1827) besitzt 25 Dampfboote.

Die Boote dieser Gesellschaft fuhren anfangs zwischen Arnheim und Cöln; dann (im Jahre 1832) bis Mannheim, und im Jahre 1833 bis Kehl und Straßburg (wie noch jetzt *). Zu Thal bloß bis Düsseldorf (1842) und bis Wesel (1844).

---

*) Die im Jahre 1838 zwischen Basel und Straßburg eingeführte Dampfschifffahrt hörte im Jahre 1842 auf. Ebenso löste sich auf derselben Strecke und bis Cöln die im Jahre 1842 entstandene Gesellschaft mit 2 Schiffen, „Adler No. 1 und 2", im Jahre 1843 wieder auf. Von Basel nach Cöln fuhr man (mit dem Aufenthalt) in 40 Stunden zu Thal.

Anmerk. Auf dem Bodensee fahren gegenwärtig 11 Dampfschiffe täglich zwischen Friedrichshafen, Lindau, Bregenz, Rorschach und Constanz, worunter eins von Friedrichshafen nach Schaffhausen. Auch die Schweizer haben jetzt 2 Dampfboote im Bau, von Rorschach aus. Diese 11 Dampfschiffe gehören 3 Gesellschaften an:

1) zu Friedrichshafen (württembergisch),
2) zu Constanz (badisch),
3) zu Lindau (baierisch).

Das erste Dampfboot wurde im Jahre 1824 auf dem Bodensee eingeführt.

Die thätigsten Ruder- und Segelschiffleute waren früher die Lindauer und Constanzer. Ihre Schiffe (Lädinen) sind 110 F. lang,

Von Cöln nach Mainz fahren die Cölner und Düsseldorfer Schnellboote in 12 Stunden zu Berg.

Zwischen Cöln und Deuz besteht ein Lokalboot zum Anschluß an die Eisenbahnen.

Im Jahre 1849 beförderte die Cölner Gesellschaft zwischen Mannheim und Straßburg:

5032	Personen	und	10316	Ctr.	Güter	zu Thal,
1209	"	"	20879	"	"	" Berg.
6241	Personen	und	31195	Ctr.	Güter.	

Im Jahre 1851 zwischen Arnheim und Straßburg:

242713	Ctr.	Güter	zu Berg,
194446	"	"	" Thal.
437159	Ctr.	Güter.	

Einige Schiffe der Cölner Gesellschaft werden auch zuweilen zu Schleppfahrten verwendet.

4) Die Düsseldorfer (oder nieder- und mittelrheinische) Gesellschaft (früher Mainz-Düsseldorfer Gesellschaft), besteht seit 1838 und besitzt 10 Dampfboote, die zwischen Düsseldorf und Mannheim und zwischen Düsseldorf und Rotterdam fahren.

5) Frankfurter (oder Main-Rhein-Dampfschiff-

14 F. breit und 5 F. tief, mit hohem Segelmast, und bis zu 2500 Centner Tragfähigkeit.

Der Hauptgüterverkehr auf dem Bodensee ist in Getreide, Salz, Wein (Seewein). Das Getreide und Salz kommt meist aus Schwaben für die Schweiz bestimmt. Das baierische Salz geht über Lindau und Buchhorn in die Schweiz.

Gesellschaft, von Gebr. Ohlenschlager (seit 1842), besitzt 2 Dampfboote.

Zuerst fuhren diese 2 Boote (Delphin No. 1 u. 2) bloß zwischen Frankfurt und Mainz; seit 1847 gehen sie aber bis Bingen, und seit 1849 rheinaufwärts bis Ludwigshafen (Mannheim).

6) Würzburger oder Main-Rhein-Dampfschiff-Gesellschaft (seit 1842), besitzt 9 Dampfboote, darunter sind 7 für Passagiere und Güter und 2 bloß für Güter bestimmt, nebst 3 eisernen Schleppkähnen. Das neue Dampfschiff „Franconia" (1852) zeichnet sich darunter besonders aus.

Das im Jahre 1844 zwischen Bamberg und Schweinfurt eingeführte Dampfboot mußte mehrere Jahre hindurch, wegen kleinen Wassers, seine Fahrten einstellen; vom 1. Juni 1852 an geht es aber wieder täglich hin und zurück.

Ebenso fährt ein Dampfboot zwischen Kitzingen und Würzburg, und zwischen Würzburg und Frankfurt täglich, und wöchentlich eins zweimal in den Rhein:

1) in den Niederrhein bis Cöln,

2) in den Oberrhein bis Ludwigshafen (Mannheim).

Von Kitzingen bis Mainz zählt man 76 Wasserstunden, mit den vielen und großen Krümmungen. (S. weiter unten „Main-Verkehr".)

7) Mosel-Dampfschiff-Gesellschaft (seit 1841), besitzt 5 Dampfboote, nämlich 3 größere von 18" Tiefgang und 2 kleinere von 12" Tiefgang.

Die Dampfboote dieser Gesellschaft fahren zwischen Trier, Coblenz und Sierk, und zwar:

von Trier aufwärts nach Sierk (franz. Grenze) in 6 St.,
„ Sierk nach Metz geht ein Eilwagen in 4½ St.,
„ Trier nach Coblenz (abwärts), 25 M., in 12 St.

Die Rangfahrt zwischen Trier und Metz hat aus Mangel an hinreichendem Verkehr aufgehört. Im Jahre 1850 bestand noch eine Rangfahrt zwischen Trier und Cöln, ohne Umladung in Coblenz, und eine mit Umladung in Coblenz.

Mit den Dampfbooten wurden befördert im Jahre 1850:

			Reisende.	Güter.
zwischen Trier u. Coblenz:	zu	Thal	21095.	12277 Ctr.,
	„	Berg	19586.	20655 „
zwischen Trier und Sierk:	„	Thal	1787.	50 „
	„	Berg	1619.	779 „

8) Die Neckar-Dampfschiff-Gesellschaft (seit 1842) besitzt 6 Dampfboote, die zuerst zwischen Heilbronn und Mannheim, seit 1845 aber nur zwischen Heilbronn und Heidelberg (täglich) fahren, und ausnahmsweise bis Mannheim. In den Rhein gehen keine Neckardampfboote.

Im Jahre 1852 kamen 2 schöne neue Schnellboote (aus der Eßlinger Maschinenfabrik) hinzu, 150 F. lang, die den Weg von Heilbronn nach Heidelberg in 4½ St. zurücklegen sollten (statt der bisherigen 6 St.), und aufwärts von Heidelberg nach Heilbronn in 8 St. (statt 10 St.), dieser Forderung jedoch nicht nachkommen konnten.

(Vergl. damit Güterverkehr auf dem Neckar weiter unten.)

Uebersicht

der durch die Cölner und Düsseldorfer Rheindampfschiffe seit ihrem Bestehen beförderten Personen und Güter.

Durch die Cölner Dampfschiffe wurden befördert:			Durch die Düsseldorfer Dampfschiffe wurden befördert:	
Jahr.	Reisende.	Ctr. Waaren.	Reisende.	Ctr. Waaren.
1827	18624	57135	—	—
1828	33352	83292	—	—
1829	42942	142452	—	—
1830	52580	181442	—	—
1831	60105	180321	—	—
1832	71572	103996	—	—
1833	97971	213912	—	—
1834	114003	137163	—	—
1835	113447	181075	—	—
1836	136961	151503	—	—
1837	153381	202158	—	—
1838	211391	201949	81082	118779
1839	323903	207183	114966	157002
1840	460946	259797	152347	179600
1841	538201	290672	182723	211296
1842	567809	364295	228667	209882
1843	619987	367748	197279	261098
1844	573109	469870	184002	246724
1845	580520	494459	231380	335339
1846	573309	523191	231528	391357
1847	474198	513990	210537	412685
1848	440266	352833	185338	351594
1849	444287	433721	214966	381036
1850	515975	383648	239575	411609
1851	560704 *)	437159	246002	447116

*) Nämlich zu Berg 275737 und zu Thal 284967 Reisende.

Bei der Cölner Gesellschaft gingen im Jahre 1849

	Personen.	Waaren.
zu Berg	225519 (im J. 1850 260208)	239460 Ctr.
„ Thal	218768 („ „ „ 255767)	194261 „

Bei der Düsseldorfer Gesellschaft gingen im Jahre 1849

	Personen.	Waaren.
zu Berg	103134 (im J. 1850 117061)	208693 Ctr.
„ Thal	110842 („ „ „ 122514)	175673 „

Bei der Düsseldorfer zeigt sich eine Zunahme der Reisenden und der Waaren. Bei der Cölner eine Abnahme der Reisenden (gegen 1842—1846) und der Waaren (gegen 1844—1847), im letzten Jahre aber wieder Zunahme.

---

b) Für **Waaren** (Dampfschleppschiffe*).

Zum Schleppen der Güter auf dem Rhein bestehen folgende Gesellschaften:

*) Die meisten Dampfschleppschiffe auf dem Rhein sind von 100 bis 120 Pferdekraft; einige auch bis zu 350 und 400 Pferdekraft; die großen eisernen Schleppkähne haben 5000 bis 6000 Ctr. Tragfähigkeit. Jeder Remorqueur kann, bei gutem Wasserstande, 4 große Segelschiffe (zusammen von 16000 Ctr. bis 18000 Ctr.) zu gleicher Zeit zu Berg schleppen. Viele Schlepper gehen zu Thal leer. Dagegen werden viele Stückgüter mit den Personen-Dampfschiffen zu Thal versandt.

Die neuesten Personen- und Schleppdampfer verbrauchen bloß 8 Pfd. Steinkohlen per Stunde, während die alten noch 12 bis 13 Pfd. verbrauchen, einige sogar noch bis 18 Pfd.

1) Dordtrechter Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaft, besitzt 2 Boote von 220 und 320 Pferdekraft, die bis Mannheim fahren.

(Von Antwerpen gehen jetzt ebenfalls Schleppdampfschiffe bis Düsseldorf und bei voller Ladung auch bis Cöln.)

Im Jahre 1850 beförderte die Dordtrechter und Rotterdamer Gesellschaft

an Emmerich vorbei	zu Berg	216056	Ctr.,
	„ Thal	16726	„
an Coblenz vorbei	zu Berg	321163	„
	„ Thal	4743	„

2) Niederländische (Rotterdamer) Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaft (seit 1825), besitzt 4 Schlepper und 5 eiserne große Kähne (Güterschiffe).

Die Schiffe dieser Gesellschaft dienen meist zum Schleppen nichtholländischer Rheinschiffe (Segelschiffe). Zuerst fuhren sie zwischen Rotterdam und Lobith (bis zum Jahre 1835), jetzt bis Mannheim und Ludwigshafen. Das erste holländ. Schleppboot, mit eisernem Güterschiff, erschien zu Cöln im Jahre 1841 mit 5000 Ctr. in 38 Stunden von Rotterdam. (Statistische Aufstellungen über beförderte Güterzahl gibt diese Gesellschaft nicht.)

Bei Emmerich passirten im Jahre 1851 von ihr geschleppt:

zu Berg	112	Schiffe	mit 301642	Ctr.,
„ Thal	13	„	„ 22318	„

3) Die Mannheimer Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaft (seit 1842), besitzt 4 Dampfer, 3 von 120 Pferdekraft und 1 von 200 Pferdekraft (alle in England gebaut).

Diese Gesellschaft besteht aus Kaufleuten und Beurtschiffern (Letztere als Actionaire); sie beschränkt sich auf das Schleppen der ihren Actionairen gehörigen Beurt-*) und Segelschiffen zwischen Rotterdam, Amsterdam und Mannheim. Zuweilen bedient sich dieselbe auch noch der niederländischen oder der Frankfurter Schlepper; sie besitzt keine eigenen Schleppkähne.

Nach Mannheim direct wurde von dieser Gesellschaft zu Berg befördert:

im Jahre 1850	. . . . .	251583 Ctr.,
„ „ 1851	. . . . .	339898 „

Bei dem Rheinzollamte zu Emmerich kamen im Jahre 1851 von der Mannheimer Dampfschleppschiff-Gesellschaft vorbei:

zu Berg	in 88 Schiffen	374639 Ctr.,
„ Thal	„ 35 „	85837 „

Bei dem Rheinzollamte zu Coblenz:

zu Berg	in 130 Schiffen	460185 Ctr.,
„ Thal	„ 54 „	95100 „

(Speciellere Angaben fehlen von dieser Gesellschaft.)

---

*) Die Beurten sind die früher gewesene Rangfahrt.

BIBL. UNIV. GENT

4) Die **Ludwigshafener** oder **baierisch-pfälzische** Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaft (seit 1843), besitzt 2 Boote von 200 Pferdekraft und 10 eiserne Schleppkähne, die zwischen Ludwigshafen, Düsseldorf und Holland fahren.

Diese Gesellschaft beförderte

	1850.	1851.	
zu Berg	136369 Ctr.	333756 Ctr.	in 67 eigenen Schiffen,
aus Holland direct nach Ludwigshafen	47870 „	427079 „	in 192 fremd. Schiffen gegen Lohn,
nach dem Oberrhein gegen Lohn	271276 „		
zu Thal	193492 „	111635 „	mit eigenen Schleppkähnen nach Rotterdam u. Amsterdam,
nach d. Niederrhein	266371 „		
	915378 Ctr.	872470 Ctr.	

5) Die **Mainzer** Schleppdampfschifffahrt-Gesellschaft (seit 1842), besitzt 2 Dampfboote und 14 eiserne Kähne, die zwischen Rotterdam, Amsterdam und Mainz, zuweilen auch bis Mannheim, Ludwigshafen und Straßburg fahren.

Der Betrieb des Dienstjahres 1851 war wie folgt:

Zu **Berg** gingen (in der Mainzer Beurt)

	Schiffe	mit Ctr.
von Rotterdam nach Mainz	26	111536
mit Getreide und Samen		37580
von Rotterdam nach Mannheim und Ludwigshafen	12	16270
(worunter 10680 Ctr. Getreide und 5590 Masseln od. Roheisen),		165386

	Schiffe	mit Ctr.	
Zu Berg gingen (in der Mainzer Beurt)			
Uebertrag . . .		165386	
von Amsterdam rach Mainz	22	41161	
mit Gereide und Samen		23391	
von Amsterdam nech Mannheim . .		2514	
			232452 Ctr.
Zu Berg (Particular-Schifffahrt, d. h. fremde Schiffe gegen Schlepplohn,)			
zwischen Rotterdam und Mannheim	26	30134	
„ Ruhrort, Mainz u. Mannheim (Steinkohlen)	24	84064	
von Ludwigshafen nach Straßburg (Steinkohlen)	1	2000	
von Horchheim nach Lauterburg (Eisenerz)	7	36201	
			152399 Ctr.
			384851 Ctr.
Zu Thal gingen (in der Mainzer Beurt)			
von Mainz nach Rotterdam (Güter und Getreide)	28	41319	
von Mainz nach Amsterdam (Güter und Getreide)	27	22288	
von Mainz nach diversen Stationen	—	2165	
		65772	
Zu Thal (Particular-Schifffahrt)			
zwischen Worms und Rotterdam nach diversen Stationen	14	28253	
			94025 Ctr.
zusammen . . .			478876 Ctr.
im Jahre 1850:			634684 „
im „ 1849:			467789 „

6) Die Frankfurter Actien-Gesellschaft für Rhein und Main (seit 1845) gehört jetzt, nächst der Cölner zu den bedeutendsten am ganzen Rheinstrome, besitzt 4 Schlepper

von 150 bis 290 Pferdekraft, 36 eiserne Schleppkähne (Güterschiffe) und 28 bedeckte große Güternachen mit roth und weißen Streifen, den Frankfurter Farben.

Die Schiffe dieser Gesellschaft fahren zwischen Frankfurt und Holland, und im Oberrhein bis Straßburg.

In Jahre 1850 beförderte die Frankfurter Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaft in 54 Reisen zu Berg und 56 Reisen zu Thal 950586 Ctr., nämlich:

zu Berg von Amsterdam nach Coblenz	12647 Ctr.	
„ „ „ Frankfurt	57918 „	
„ „ „ Straßburg	5396 „	
		75961 Ctr.
von Rotterdam nach Coblenz	18051 Ctr.	
„ „ „ Frankfurt	99317 „	
„ „ „ Straßburg	35400 „	
		152768 Ctr.
von Ruhrort nach Frankfurt	14000 Ctr.	
„ „ „ Neuburg	10301 „	
„ „ „ Straßburg	6963 „	
		31264 Ctr.
von Coblenz nach Straßburg		2353 „
„ Frankfurt „ Straßburg		3212 „
zusammen zu Berg		265558 Ctr.
zu Thal von Straßburg nach Frankfurt	272 Ctr.	
„ „ „ Mainz	53 „	
„ „ „ Düsseldorf	9889 „	
„ „ „ Rotterdam	656 „	
„ „ „ Amsterdam	288 „	
		11158 Ctr.
von Neuburg nach Amsterdam		1352 „
„ Frankfurt „ Coblenz	178 Ctr.	
„ „ „ Cöln	1274 „	
		1452 „
Uebertrag . . .		13962 Ctr.

	Uebertrag . . .		13962 Ctr.
zu Thal von Frankfurt nach	Düsseldorf	30 Ctr.	
„ „ „	Wesel	75 „	
„ „ „	Emmerich	97 „	
„ „ „	Nymwegen	9 „	
„ „ „	Arnheim	103 „	
„ „ „	Rotterdam	120307 „	
„ „ „	Amsterdam	27303 „	
			147924 Ctr.
von Höchst nach	Rotterdam		1506 „
„ Flörsheim „	Cöln		478 „
„ Rüsselsheim „	Cöln		700 „
„ Mainz „	Cöln	12704 Ctr.	
„ „ „	Düsseldorf	6340 „	
„ „ „	Rotterdam	87566 „	
„ „ „	Amsterdam	8689 „	
			115299 Ctr.
von Bingen nach	Rotterdam	4748 Ctr.	
„ „ „	Amsterdam	524 „	
			5272 Ctr.
von Horchheim nach	Dordtrecht	11515 Ctr.	
„ „ „	Rotterdam	5080 „	
			16595 Ctr.
von Pfaffendorf nach	Rotterdam		5650 „
„ Coblenz „	Rotterdam	39285 Ctr.	
„ „ „	Amsterdam	215 „	
			39500 „
von Neuwied nach	Rotterdam		600 „
„ Brohl „	Amsterdam		5293 „
„ Cöln „	Mülheim		1663 „
„ Düsseldorf „	Rotterdam		8 „
„ Ruhrort „	Amsterdam		12274 „
	Zusammen zu Thal		366724 Ctr.
	Zusammen zu Berg und zu Thal		632282 Ctr.
Gegen Schlepplohn beförderte sie (in fremden Schiffen) zu Berg und zu Thal			318304 „
			950586 Ctr.

Im Jahre 1851:

zu Berg von Amsterdam	nach	Frankfurt	68275 Ctr.		
„ „	„	Mainz	62703 „		
„ „	„	Coblenz	16156 „		
„ „	„	Straßburg	2252 „		
„ „	„	Okriftel unterhalb Frankfurt	1800 „		
				151186 Ctr.	
von Rotterdam	nach	Frankfurt	145676 Ctr.		
„ „	„	Coblenz	21977 „		
„ „	„	Mainz	60926 „		
„ „	„	Mannheim	11527 „		
„ „	„	Straßburg	15292 „		
„ „	„	Biberich	756 „		
„ „	„	Mülheim am Rhein	3413 „		
				259567 Ctr.	
von preuß. Häfen	nach	Frankfurt	11051 Ctr.		
„ „ „	„	Neuburg	9715 „		
„ „ „	„	Mainz	10411 „		
„ „ „	„	Mannheim	5152 „		
„ „ „	„	Straßburg	1828 „		
				38157 Ctr.	
von Mainz	nach	Mannheim	3201 Ctr.		
„ „	„	Straßburg	2406 „		
				5607 Ctr.	
von Frankfurt	nach	Straßburg		3395 „	
„ Ludwigshafen	„	Frankfurt		4600 „	
			zusammen zu Berg	462512 Ctr.	
zu Thal von Straßburg	nach	Düsseldorf	11482 Ctr.		
„ „	„	Frankfurt	81 „		
„ „	„	Rotterdam	858 „		
„ „	„	Amsterdam	35 „		
			Uebertrag	12456 Ctr.	

Digitized by Google

Uebertrag . . .		12456 Ctr.
zu Thal von Lauterburg nach Rotterdam		1237 „
„ Neuburg „ Rotterdam		1792 „
„ Mainz „ Amsterdam	4514 Ctr.	
„ „ „ Rotterdam	7726 „	
„ „ „ Düsseldorf	10 „	
		12250 Ctr.
von Frankfurt nach Amsterdam	10801 Ctr.	
„ „ „ Rotterdam	40308 „	
„ „ „ div. Rheinhäfen	903 „	
		52012 Ctr.
von Biberich nach Rotterdam	867 Ctr.	
„ „ „ Utrecht	340 „	
		1207 Ctr.
von Bingen nach Rotterdam		227 „
„ Coblenz „ Amsterdam	936 Ctr.	
„ „ „ Rotterdam	72911 „	
„ „ „ andern holländ. Häfen	8667 „	
		82514 Ctr.
von Brohl nach Amsterdam	42877 Ctr.	
„ „ „ Utrecht	7000 „	
„ „ „ Dordtrecht	5000 „	
		54877 Ctr.
von Andernach nach Dordtrecht	6950 Ctr.	
„ „ „ Amsterdam	10450 „	
		17400 Ctr.
von Pfaffendorf nach Rotterdam		5828 „
„ Cöln „ Rotterdam		4626 „
Zusammen zu Thal		246426 Ctr.
Zusammen zu Berg und zu Thal		708938 Ctr.

In eigenen Schiffen der Gesellschaft wurden sonach befördert im Jahre 1851:

zu Berg	462512 Ctr. Güter	(in 126 Reisen),	
zu Thal	246426 „ „	(in 113 Reisen),	
	708938 Ctr. Güter		
und außerdem	839999 „ „	in fremden Schiffen	
Zusammen	1,548937 Ctr.	zu Berg und zu Thal, gegen Lohn.	

Zunahme 598351 Ctr. gegen 1850.

Nach der 9. Generalversammlung der Frankfurter Actien-Gesellschaft für Rhein und Main (am 2. Juni 1852) war der Rohertrag an Frachten und Schlepplöhnen im Jahre 1851 fl. 310995. 50 kr. Zur Vertheilung blieben netto fl. 53406 oder 5 pCt. Dividende (im Jahre 1850 3 pCt.). Das Actien-Capital beträgt fl. 1,000000.

7) Die Cölner Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaft (seit 1842), besitzt 5 Dampfer von 200 bis 300 Pferdekraft und 32 eiserne Schleppkähne, auch 2 See-Schiffe.

Diese Gesellschaft beförderte zu Berg

	von Amsterdam: Ctr.	von Rotterdam: Ctr.	von Dordtrecht: Ctr.
im Jahre 1844	282752	360390	64498
„ „ 1845	322760	408456	37059
„ „ 1846	510715	517492	24896
„ „ 1850	129760	177835	16041
„ „ 1851	182997	507727	35126

und 43689 Ctr. von Antwerpen in 7 Schiffen, darunter 25675 Ctr. Getreide nach Mainz und Mannheim.

Zu Thal

	nach Amsterdam:	nach Rotterdam:	nach Dordtrecht:
im Jahre 1850	147366 Ctr.	409905 Ctr.	161286 Ctr.
„ „ 1851	134023 „	185244 „	159659 „
	in 37 Schiffen	in 40 Schiffen	in 26 Schiffen.

Im Jahre 1851 beförderte sie:

oberhalb Cöln bis Mannheim und Leopoldshafen	1,176734 Ctr.
unterhalb Cöln	1,248465 „
Zusammen	2,425199 Ctr.

Im Jahre 1850 war der Betrieb wie folgt:

	Schiffe		Ctr.	
zu Berg von Amsterdam nach Düsseldorf	1	mit	2276	
„ „ „ Cöln	42	„	127484	
„ Rotterdam „ „	51	„	177835	
„ Dordtrecht „ „	10	„	16041	
„ Antwerpen „ „	1	„	5447	
	105		329083	
Außerdem nach verschiedenen Stationen gegen Schlepplohn	57		126556	
	162			455639
Zu Thal von Cöln nach Amsterdam	42		147366	
„ „ „ Rotterdam	79		409905	
„ „ „ Dordtrecht	27		161286	
„ „ „ Antwerpen	2		12137	
	150		730194	
und nach verschiedenen Stationen gegen Lohn	9		23017	
	159			753211
und nach Coblenz, St. Goar, Bingen, Mainz u. Mannheim durch Dampfschlepper	231			552943
Zusammen	390			1,761793.

Gegen 1849 hat die Gesellschaft im Jahre 1850 **mehr** befördert:

zu Berg 46126 Ctr., zu Thal 357118 Ctr. zus. 403244 Ctr.

Gegen 1850 mehr im Jahre 1851: 663406 „

Nachdem die Rhein-Acte vom 31. März 1831 geschlossen, wodurch die seither von der niederländischen Regierung entgegengestellten Hindernisse der freien Seeschifffahrt beseitigt wurden, bildete sich im Jahre 1835 zu Cöln eine Actiengesellschaft für die Schifffahrt nach überseeischen Häfen. Das erste Schiff, „Der Rhein", ging im Jahre 1837 nach London ab, das zweite, „Der Verein" im Jahre 1838 nach Newyork. In Folge entstandener Zwistigkeiten löste sich aber die damalige Gesellschaft wieder auf und verkaufte die beiden Schiffe. Hierauf erschien in London im Jahre 1839 ein Prospectus für eine deutsch-englische Dampfschifffahrt-Gesellschaft auf dem Rhein und nach überseeischen Ländern, die aber nicht zu Stande kam. Dagegen unternahm die im Jahre 1842 ins Leben getretene Cölner Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaft eine überseeische Fahrt mit 2 eisernen, mit beweglichem Kiel gebauten Schiffen „Die Hoffnung" und „Der Fortschritt". Die Hoffnung fährt zwischen Cöln-London und Cöln-Stettin, und der Fortschritt zwischen Cöln-Petersburg.

Im Jahre 1849 brachte „Die Hoffnung":

von Cöln	nach London	6182	Ctr.	und zurück	5637	Ctr.
„ Cöln	„ Stettin	4497	„	„ „	6500	„

„Der Fortschritt":

von Cöln nach Petersburg 5480 Ctr. und zurück 4600 Ctr.

Im Jahre 1850 wurde eine directe Fahrt von Cöln nach Liverpool eröffnet und zwei Reisen dahin gemacht. Von Liverpool aus machte am 4. Sept. 1850 das Barkschiff „Der Fortschritt" die erste transatlantische Fahrt

im Zwischenhandel nach Rio Janeiro und von da nach Hamburg. Von Hamburg ging es wieder nach Buenos-Ayres ab, und von Buenos-Ayres sollte es zurück nach Cöln kommen (mit Häuten).

Im Jahre 1851 brachte die Brigg „Hoffnung" von Cöln nach Stettin 7603 Ctr. in zwei Reisen, und zurück 4243 Ctr. in einer Reise.

8) Die Düsseldorfer Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaft (seit 1846), besitzt 2 Schlepper von 200 Pferdekraft und 12 eiserne Schleppkähne.

Diese Gesellschaft beförderte mittelst eigener Fahrzeuge:

	im Jahre 1850	im Jahre 1851
zu Berg	163479 Ctr.	468730 Ctr.
„ Thal	25285 „	142268 „
	188764 Ctr.	610998 Ctr.

Außerdem wurden von derselben geschleppt gegen Lohn:

	im Jahre 1850	mit Ctr.	im Jahre 1851 mit Ctr.
zu Berg	91 Schiffe	162440	195518
„ „	144 leere Schiffe	—	—
„ „	84 Kohlenschiffe	542677	466310 (122 Kohlenschiffe)
		705117	661828 „
zu Thal 29 Schiffe mit 79944 Ctr. im Jahre 1851			26910 „
		Zusammen im J. 1851	1,299736 Ctr.

9) Die Ruhrorter Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaft (seit 1846), besitzt 5 Dampfer, worunter 4 von 300 Pferdekraft, und mehrere eiserne Schleppkähne.

Diese Gesellschaft befördert bloß Ruhrer Steinkohlen.

Zu gleichem Zwecke besitzt der Kohlenbergwerkbesitzer

Franz Haniel in Ruhrort 3 Dampfschlepper und der Kohlenbergwerkbesitzer Mathias Stinnes in Mülheim an der Ruhr 2 Dampfschlepper, darunter 1 von 350 Pferdekraft.

(Haniel soll im Jahre 1851 mehrere neue eiserne Schleppkähne haben bauen lassen).

Die Zahl der hölzernen Steinkohlenschiffe (Ruhrschiffe) betrug im Jahre 1850 über 400 (von 2000 bis 4000 Ctr.).

Bei dem Rheinzollamte zu Coblenz passirten im Jahre 1850 zu Berg:

von der Ruhrorter Gesellschaft in	323	Schiffen	944124	Ctr. Kohlen,
„ Franz Haniel . . . . . „	382	„	1,599750	„ „
„ Mathias Stinnes . . „	155	„	567777	„ „
		zusammen	3,111651	Ctr. Kohlen,

und im Jahre 1851 zu Berg:

von der Ruhrorter Gesellschaft in	335	Schiffen	1,105073	Ctr. Kohlen,
„ Franz Haniel . . . . . „	304	„	1,291137	„ „
„ Mathias Stinnes . . „	51	„	174773	„ „
		zusammen	2,570983	Ctr. Kohlen.

Die großen Verdienste der Rheindampfschifffahrt um die Vermehrung des Verkehrs und die Belebung der Verbindungen auf dem Flusse werden jetzt allgemein anerkannt.

Die augenscheinlichen Vortheile der Schleppschifffahrt sind die, daß die Kaufleute weit schneller und billiger ihre Waaren beziehen können wie sonst. Früher dauerte die Fahrt zu Berg, durch die Beurtschiffe:

von Rotterdam bis Cöln	10 bis 20	Tage,
„ Amsterdam „ Cöln	14 „ 30	„
„ Rotterdam „ Straßburg	40 „ 42	„

Gar oft war in Lobith, besonders wenn viele Schiffe zugleich eintrafen, Mangel an Ziehpferden, und dadurch ein Aufenthalt von 6 bis 8, ja selbst 10 Tagen. (S. Segelschifffahrt.)

Jetzt legen die Schleppschiffe bei der Bergfahrt den Weg

von Rotterdam	bis Cöln	in	3	bis	5	Tagen,
„ Amsterdam	„ Cöln	„	5	„	8	„
„ Rotterdam	„ Straßburg	„	10	„	12	„

(Im Mai 1849 machte das Frankfurter Dampfschleppboot „Vorwärts" die Reise von Rotterdam nach Straßburg, mit 4000 Ctr. Gut, bei niedrigem Wasser, in 11 Tagen. Sein Tiefgang beträgt 25 Zoll.)

Wenn sonach viele kostbare Zeit, fast $^3/_4$ gegen früher, und Ausgaben für Pferde und Menschen und für Zehrung unterwegs, gespart werden, so können die Eigner auch billigere Frachten stellen, was nicht bloß den Kaufleuten, sondern dem Publikum im Allgemeinen zu Gute kommt *).

---

*) Für den Schleppdienst zu Berg zahlten die Segelschiffe noch vor einigen Jahren

von Cöln nach Mainz	9 kr. vom Ctr.,	jetzt	7 kr.,
„ Cöln „ Mannheim	11 „ „	„	9 „

Wer von den Segelschiffern sich keinem regelmäßigen Schleppdienst anschließen, sondern auf vorübergehende Schlepper warten will, zahlt sogar von Cöln nach Mainz nur 6 kr., nach Mannheim 8 kr.

Folgendes waren die Frachtpreise im Jahre 1850 (nach dem Jahresberichte der Central-Commission für 1850. S. 7):

	zu Berg	zu Thal
zwischen Cöln und Mainz	15—19 kr.	10—14 kr.
„ „ „ Frankfurt	20—24 „	13—17 „
„ „ „ Würzburg	38—45 „	27—49 „
„ „ „ Mannheim	18—24 „	10—16½ „
„ „ „ Heilbronn	24—32 kr.	19—23 kr.

Selbst die Segelschiffe ziehen jetzt Nutzen aus den Dampfschiffen, indem sie sich häufig (man kann fast sagen, am Niederrhein zu Berg ausschließlich) von denselben in's Schlepptau nehmen lassen, um auf diese Weise rascher und wohlfeiler vorwärts zu kommen, als es durch Pferde möglich ist. Auch können sie nur dadurch mit den herabgedrückten Frachtsätzen etwas leichter auskommen. Besonders zeigt sich der Vortheil der Dampfschifffahrt zu Berg, bei hohem Wasserstande, wo die Leinpfade wegen Ueberschwemmung von den Segelschiffen nicht benutzt werden können.

Auf der andern Seite läßt sich nicht leugnen, daß auch wieder durch die Dampfschleppschifffahrt den Segelschiffen (namentlich dem kleineren Schifferstande nebst den vielen dabei Betheiligten) große Nachtheile entstanden sind und noch immer erwachsen. Eine Masse von Familien, die bisher von den Segelschiffern ihre Beschäftigung und Brod erhielten, ist bereits verarmt oder geht der Verarmung entgegen, während die Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaften

---

	zu Berg	zu Thal.
zwischen Cöln und Emmerich	6 Sgr.	4 Sgr.
" " " Saarbrücken	9 "	9 "
" " " Rotterdam	80 Cents	39 Cents
" " " Amsterdam	85 "	46 "

Diese niedrigen Ansätze sind besonders entstanden durch die vermehrte Concurrenz und den Neubau vieler Schleppkähne, wodurch die Leistungsfähigkeit der Transportmittel für die größere Schifffahrt über das augenblickliche Bedürfniß erhöht worden ist. Die Segelschiffe verstehen sich oft zu den niedrigsten Frachten, um nur Ladungen zu bekommen. So wurde eine Parthie Rohzucker von Rotterdam bis Cöln (50 deutsche Meilen) im Jahre 1850 zu 39 Cents oder 23 kr. der Centner transportirt. (S. Jahresber. für 1850, S. 5 u. 8.)

durch ihr vereintes großes Capital blühen und mit jedem Jahre zunehmen. Viele Kaufleute sind zugleich Actionaire dieser Gesellschaften und suchen schon aus diesem Grunde, d. h. aus persönlichem Interesse, ihren Dampfbooten und Schleppkähnen die größtmöglichste Zahl Güter zuzuwenden und ihre eigenen Leute dabei anzustellen. Es ist leicht gesagt: die Schiffer sollen etwas Anderes ergreifen, d. h. sich um neue Erwerbsquellen bemühen. Von den jüngeren Schiffern läßt sich solches wohl noch hin und wieder erwarten, von den älteren aber nicht. Diese Verkehrsveränderung ist nun allerdings sehr betrübend; sie ist aber mehr oder weniger die Folge eines jeden Uebergangs, einer jeden neuen Vervollkommnung, wie z. B. bei Einführung der Buchdruckerpressen, der Dampf- und Spinnmaschinen, der Eisenbahnen ꝛc., und läßt sich auch im vorliegenden Falle nicht wohl beseitigen, es sei denn, daß die Dampfschleppschiff-Gesellschaften aus freien Stücken den am härtesten Bedrängten auf irgend eine Weise eine Entschädigung zu Theil werden ließen. Es wäre dieses eine schöne großherzige Handlung, deren aber nur wenige unter den Capitalisten fähig sein dürften.

Durch die Dampfschifffahrt auf dem Rhein werden übrigens jetzt nahe an 3000 Menschen beschäftigt. Bei den Personen-Dampfern beträgt die Mannschaft im Durchschnitt 15 Mann, bei den Remorqueurs 20 M. und bei den Schleppkähnen 3 M.

Durchschnittlich wird der Werth

der Dampfschiffe	zu 30000	Rthlr.	per Boot angeschlagen,
der Dampfschlepper	„ 50000	„	(das größte zu 75000 Rthlr.),
der eisernen Schleppkähne	„ 8000	„	(der größte zu 10000 Rthlr.).

Zusammenstellung

der im Jahre 1851 durch Schlepp- und Personen-Dampfschiffe auf dem Rhein beförderten Güter (zu Berg und zu Thal).

1) Durch Dampfschleppschiffe:

Dordtrechter Gesellschaft } Güterzahl nicht bekannt.
Niederländische Gesellschaft }

Düsseldorfer	Gesellschaft	1,299736 Ctr.	(im Jahre 1850 973825),
Cölner	„	2,425199 „	(„ „ „ 1,761793),
Mainzer	„	478876 „	(„ „ „ 634684),
Frankfurter	„	1,548937 „	(„ „ „ 950586),
Ludwigshafener	„	872470 „	(„ „ „ 915378),

Mannheimer Gesellschaft nicht bekannt,
Ruhrorter „ (für Steinkohlen), nicht angegeben.
Franz Haniel (für Steinkohlen) 1,340098 Ctr.
Mathias Stinnes „ 179473 „

Im Jahre 1850 beförderte die Ruhrorter Gesellschaft und Haniel und Stinnes zusammen zu Berg oberhalb Coblenz 3,111651 Ctr.

2) Durch Personendampfschiffe:

Niederländische Gesellschaft, nicht bekannt,

Düsseldorfer	„	447116 Ctr.	(im Jahre 1850 411609),
Cölner	„	437159 „	(„ „ „ 383648).

Zusammen mindestens 11,000000 Ctr. durch Dampfkraft.

In welchem Maaße allmählich die Anwendung der Dampfkraft zugenommen, und die Anwendung der Zugpferde abgenommen hat, erhellt aus folgender Aufstellung in dem Jahresberichte der Central-commission für Rheinschifffahrt für 1851. S. 23.

im Jahre	Die Fähre bei Hamm (oberhalb Düsseldorf) hat übergesetzt.		An der Schiffbrücke bei Düsseldorf gingen vorbei mittelst Dampfkraft:	
1843	14384	Pferde.	339	Schiffe.
1844	10179	„	627	„
1845	9864	„	1073	„
1846	8781	„	1527	„
1847	9381	„	2566	„
1848	4696	„	2438	„
1849	2022	„	2860	„
1850	1287	„	3989	„

Segel-Schifffahrt.

Die Segelschifffahrt auf dem Rhein hat durch die Dampfschifffahrt, namentlich durch die Schleppschiffe, einen bedeutenden Stoß erlitten. (S. vorher Dampfschifffahrt.) Bis zum Jahre 1848 war die Zahl der neu gebauten Segelschiffe noch im Steigen. Im Jahre 1845 wurden nämlich am Rhein geaicht 290 neue Schiffe, im Jahre 1848 324 neue Schiffe.

Schifferpatente zur Befahrung des Rheins wurden ertheilt:

im Jahre	1840	127,	
„ „	1845	132,	
„ „	1846	185,	
„ „	1847	198	(mit Inbegriff der erneuerten in Holland).

Unter den Schifferpatenten vom Jahre 1845 kamen

27	auf	Baden,
2	„	Frankreich (Straßburg),
1	„	Baiern,
16	„	Großherzogthum Hessen,
1	„	Nasau,
36	„	Preußen,
49	„	Holland, worunter 5 an Dampfbootführer.
132		

Die Zahl der deutschen Segelschiffe, welche direct nach Holland fahren, betrug im Jahre 1848 nahe an 100. Darunter waren 6 Neckarschiffe (Hasmersheimer) von 17200 Ctr. Ladungsfähigkeit. Die Mainschiffe fahren in der Regel bloß bis Cöln. Viele Güterschiffe gehen zu Thal leer und bringen Ladung zurück.

Zwischen Cöln und Straßburg fahren bei gutem Wasserstande Segelschiffe von 2000 bis 3000 Ctr. (die größeren nur bei hohem Wasser mit voller Ladung). Die kleineren oder Anhang (Schnieken) halten 300 bis 800 Ctr.

Oberhalb Straßburg (von Basel bis Straßburg fahren zu Thal Schiffe von 600 bis 1500 Ctr. (85 F. lang und 12 Fuß breit). Zu Berg können solche kaum den dritten oder vierten Theil einnehmen, daher auch diese Bergfahrt jetzt wenig mehr benutzt wird. Die Kähne zwischen Basel u. Laufenburg sind gewöhnlich 60 F. lang und 5 F. breit und fasen 100 bis 150 Ctr.

Aus der Schweiz kommen leicht gebaute tannene Schiffe von 400 bis 500 Ctr. (zuweilen auch bis 800 Ctr.), Lauertannnen genannt, die aber bloß zu Thal bis Straßburg und Kehl fahren und dort verkauft werden. Das Gefäll des Rheins ist zwischen Basel und Straßburg so stark, daß fast nur Thalfahrt möglich ist. (S. vorher S. 11.)

Die Illernachen halten 200 bis 300 Ctr. Die Waidlinger Nachen (aus dem Badischen) 80 bis 100 Ctr.

Aus dem Neckar kommen grose und kleine Hümpelnachen in den Rhein, die großen von 900 bis 1000 Ctr., die kleinen von 300 bis 100 Ctr.

Auf dem Niederrhein zwischen Cöln und Holland fahren

große holländ. Beurtschiffe, die gewöhnlich zu Berg nur bis Cöln herauf fahren (mit Ladung) und fast alle auch Rückfracht zu Thal erhalten. Einige dieser großen holländ. Schiffe haben eine Tragfähigkeit von 10000 bis 11000 Ctr., nehmen aber nur bei ganz gutem Wasserstande volle Ladung ein und lassen sich jetzt fast durchgängig schleppen. Auf ihnen wohnt in einer freundlichen, mit dem hohen Verdeck gleichlaufenden Stube, der Schiffer oder Eigenthümer mit seiner Familie. Die weißen Vorhänge an den Fenstern, die hübschen Möbel und das nette Innere dieser Stuben zeugen von Wohlstand und niederländischer Reinlichkeit. Die Amsterdamer Schiffe sind in der Regel schmäler wie die Rotterdamer (wegen der Kanal-Schleusen, die sie zu passiren haben, was bei den Rotterdamern nicht der Fall ist).

Vor Einführung der Dampfschleppschiffe bediente man sich in der Bergfahrt von der holländ. Grenze (Lobith) an bis hinauf nach Speier, Germersheim und Schröck gewöhnlich der Pferde zum Vorspann. Von da an bis Straßburg und Kehl der Menschen zum Ziehen, da auf dieser Strecke ordentliche Leinpfade schwer anzulegen sind, wegen der Zerrissenheit der Ufer. Auf eine Bergladung von 3000 Ctr. rechnete man 10 bis 12 Pferde oder 80 bis 90 Menschen. Im Ganzen mögen wohl früher an 3000 Leinpferde am Rheinstrom in Thätigkeit gewesen sein.

BIBL. UNIV.
GENT

Folgendes ist die Zahl der Segelschiffe, die im Jahre 1848 den Rhein, Main und Neckar befuhren*) (über 900 Ctr. Ladungsfähigkeit).

Zu Württemberg gehörten 22 Neckarschiffe, die den Rhein befuhren, worunter . . . . 9 zu Forchheim von 1200 bis 2000 Ctr.,
2 „ Canstadt „ 2000 Ctr.,

zu Baden gehörten,

Neckar- u. Rheinschiffe:

50	zu Hasmersheim	von	1500	bis	4200	Ctr.,
6	„ Neckarsteinach	„	1200	„	1500	„
13	„ Neckar-Gemünd	„	1500	„	3000	„
23	„ Ebersbach	„	1200	„	2000	„
2	„ Ziegelhausen	„	2000	„	3000	„
2	„ Heidelberg	„	1200	„	1500	„
10	„ Mannheim	„	4400	„	7500	„

Main- u. Rheinschiffe:

9	zu Wertheim	von	1100	bis	2900	Ctr.,
8	„ Niederhausen	„	1500	„	4400	„
1	„ Oberhausen	„	1500 Ctr.			
1	„ Ruft	„	2900	„		
6	„ Freistätt	„	1900	bis	2300	„

zu Baiern gehörten,

Main- u. Rheinschiffe:

9	zu Aschaffenburg	von	1900	bis	3800	Ctr.,
21	„ Bamberg	„	1500	„	3800	„
2	„ Frickhausen	„	1000	„	1900	„
8	„ Gemünd	„	1400	„	2800	„
21	„ Kitzingen	„	1100	„	3300	„

---

*) Siehe „Darstellung der Lage der Segelschifffahrt auf dem Rhein und der zur Hebung derselben nothwendigen Maßregeln, Wesel bei J. Bagel", 1848, worin die Namen jedes Schiffes und Eigenthümers genau bemerkt, der Werth und die Mannschaft der Schiffe aber zu hoch angeschlagen sind.

Main- u. Rheinschiffe:

2	zu	Marktbreit	von	1200	bis	3000	Ctr.,
8	„	Miltenberg	„	1500	„	3500	„
15	„	Schweinfurt	„	1500	„	4200	„
4	„	Frankfurt	„	1700	„	2200	„
1	„	Offenbach	„	3000 Ctr.,			

Rheinschiffe: (rheinbaierisch)

1	zu	Neuburg	von	1300 Ctr.,			
6	„	Speier	„	1700	bis	5200	Ctr.,
6	„	Frankenthal	„	2500	„	6000	„

zu Gr. Hessen gehörten,

Neckarschiffe:

11	zu	Hirschhorn	von	1200	bis	1800	Ctr.,
8	„	Neckarsteinach	„	1000	„	2500	„

Rheinschiffe:

8	zu	Worms	von	1100	bis	2400	Ctr.,
4	„	Rheindürkheim	„	1300	„	2000	„
5	„	Gernsheim	„	1200	„	2000	„
1	„	Nierstein	„	1300 Ctr.,			
3	„	Seckenheim	„	1300	bis	1500	Ctr.,
9	„	Weißenau	„	1300	„	3800	„
11	„	Mainz	„	1900	„	6500	„
19	„	Bingen	„	1400	„	6000	„

zu Nassau gehörten, Rheinschiffe:

1	zu	Walluf	von	3000 Ctr.,			
3	„	Ellfeld	„	1300	bis	1900	Ctr.,
1	„	Oestrich	„	1100 Ctr.,			
4	„	Rüdesheim	„	1100	bis	2400	Ctr.,
3	„	Lorch	„	1800	„	2000	„
9	„	Caub	„	1900	„	6000	„
2	„	Niederlahnstein	„	1200	„	5200	„

zu Preußen gehörten, Rheinschiffe:

6	zu	Oberwesel	von	1000	bis	2400	Ctr.,	
8	„	Boppart	„	1000	„	2400	„	
3	„	Oberspay	„	1100	„	2200	„	
19	„	Coblenz	„	2500	„	7000	„	(meist große),
17	„	Vallendar	„	1500	„	3000	„	dto.

zu **Preußen** gehörten,

Rheinschiffe:

6	zu Seb. Engers	von	1300 bis 5400 Ctr.,
1	„ Neuendorf	„	1800 Ctr.,
2	„ Weißenthurm	„	1800 bis 2500 Ctr.,
5	„ Neuwied	„	1000 „ 2500 „
3	„ Irrlich	„	1200 „ 1800 „
1	„ Brohl	„	1800 Ctr.,
4	„ Andernach	„	1000 bis 1400 Ctr.,
1	„ Leutersdorf	„	1200 Ctr.,
1	„ Rheinbrühl	„	1200 „
1	„ Breisig	„	1200 „
1	„ Krippe	„	1200 „
2	„ Linz	„	1500 bis 1800 Ctr.,
1	„ Remagen	„	1200 Ctr.,
2	„ Königswinter	„	1700 bis 1800 Ctr.,
3	„ Dollendorf	„	1200 „ 2400 „
1	„ Bonn	„	3200 Ctr.,
2	„ Bruel	„	1200 bis 1600 Ctr.,
1	„ Porz	„	3000 Ctr.,
9	„ Cöln	„	3000 bis 5500 Ctr.,
1	„ Worringen	„	1200 Ctr.,
3	„ Neuß	„	1200 bis 3500 Ctr.,
5	„ Düsseldorf	„	4000 „ 5000 „
5	„ Duisburg	„	3000 „ 4500 „
29	„ Wesel	„	2400 „ 6000 „
4	„ Xanten	„	1200 „ 3000 „
6	„ Rees	„	1200 „ 6000 „
9	„ Emmerich	„	1500 „ 3800 „
zus. 520	Schiffe*)	von	1,317500 Ctr. Ladungsfähigkeit.

*) Darunter
162 preußische,
130 badische,
99 baierische,
80 großh. hessische,
22 württembergische,
23 nassauische,
4 Frankfurter.
Zus. 520 Schiffe.

Auf dem Main rechnet man an 230 größere Schiffe von 1000 bis 3800 Ctr.

Auf der Mosel und Saar rechnet man an 700 Schiffe (kleinere und größere), wovon einige auch in den Rhein gehen.

Auf der Lahn rechnet man an 160 Schiffe, worunter die Hälfte von 200 bis 300 Ctr., die andere Hälfte von 700 bis 900 Ctr. nebst 60 Schiffen von 200 bis 800 Ctr. von verschiedenen Grubenbesitzern und Gewerkschaften.

Auf der Ruhr rechnet man an 400 Steinkohlenschiffe von 1500 bis 4000 Ctr., einige auch darüber.

Auf der Lippe rechnet man an 100 Schiffe.

Verkehr der Haupthäfen zwischen Straßburg und Emmerich.

Straßburg*).

(Verkehr mit Rheingütern.)

Der Freihafen von Straßburg besteht in einem Entrepôt reel und der Ill, wo die Rheinschiffe anlanden. Durch die Schleuse am Quai zu Straßburg fahren die Schiffe aus der Ill mit voller Ladung. Eine andere Schleuse an den Mühlen erleichtert den Kanalschiffen die Fahrt zum Kaufhaus.

Der Rhein- und Ill-Kanal oder Ruppertsau-Kanal wird jetzt ausschließlich von den Rheindampfschiffen und Güterschiffen benutzt, die bis Straßburg an den Quai fahren. Dieser, eine halbe Stunde lange Kanal (1841),

*) Straßburg (einst eine freie, ganz deutsche Reichsstadt und kräftige Beschützerin der freien Rheinschifffahrt), das durch seine Lage die obere große Furth vom Rheinstrome bezeichnet, ist nun eine französische Festung, und der Deutsche steht hier (wie irgendwo charakteristisch bemerkt worden) in französischer Uniform gegen Deutschland Schildwache!

besitzt eine große Durchgangsschleuse und Flußfangsschleuse mit Zugbrücke; doch bietet die Einfahrt am Rhein noch einige Beschwerlichkeit wegen der starken Strömung und Kiesablagerung.

Der Verkehr von Straßburg mit Rheingütern war in den Jahren 1844—45 und 1848—51 wie folgt:

	1844.	1845.	1848.	1849.	1850.	1851.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Abgang zu Thal	27301	23651	5615	63300	34020	33601
Ankunft „ Berg	217779	105139	6135	109120	91180	104466
	245080	128790	11750	172420	125200	138067

In früheren Jahren bezog Straßburg viele Güter von Mainz und Frankfurt (zwischen 200000 und 300000 Ctr. jährlich, meist Colonialwaaren) und verschiffte dahin franz. Weine, Branntwein, Weingeist, Oel, Mandeln, Krapp ꝛc. Die Thalverschiffung findet zwar auch jetzt noch statt, aber lange nicht mehr in dem Maaße wie früher; namentlich haben die Weinsendungen aus der Burgund über Straßburg nach Deutschland bedeutend abgenommen, da man jetzt in Deutschland mehr Bordeauxwein trinkt, auch viel Rothwein (aus Burgunder Reben) am Rhein selbst gezogen wird, sowie auch am Neckar und an der Mosel, der dem Burgunder nicht nachsteht.

Verkehr auf dem Rhein-Rhone-Kanal.

Dieser Kanal (zuweilen Elsäßer Kanal oder Canal Monsieur genannt) fängt bei St. Jean de Losne, an der Mündung des Kanals von Burgund, an, geht längs dem Flusse Doubs hinauf, durch Besançon bis Montbeillard (Mömpelgard); dann durch

15 Schleusenwerke, und senkt sich durch 18 andere Schleusen in das Illthal oder Elsaß hinab nach Mülhausen. Er wurde im J. 1804 begonnen, im Jahre 1829 theilweise eröffnet und im Jahre 1832 auf seiner ganzen Strecke vollendet. Durch den Kanal von Burgund, Yonne und Seine steht er mit Paris in Verbindung und durch den Doubs und die Saone mit Lyon. Zu Mülhausen, das auf einer von der Ill gebildeten Halbinsel liegt, befindet sich ein großes Bassin, von wo ein besonderer Zweig-Kanal in den Rhein nach Hüningen bei Basel führt. Colmar wird nicht von dem Kanal berührt, hat aber dagegen die Eisenbahn, die von Straßburg nach Basel über Schlettstadt, Colmar und Mülhausen führt und dem Rhein-Rhone-Kanal viele Güter entzieht.

			Ctr.
Der Kanalverkehr war zu Mülhausen	bis z.	12. Juni 1829:	6,543980,
„ Hüningen	„	17. Juli 1830:	2,488500,
„ Straßburg	„	28. Nov. 1832:	827700.

Der Gesammtverkehr in diesen 3 Stationsorten, welche die Nord-Section bilden, betrug von der Zeit der Eröffnung bis zum Jahre 1839 (einschließlich) zu Mülhausen 29,516050 Ctr.,

„ Hüningen	10,457466	„
„ Straßburg	4,678350	„
Zusammen	44,652866	Ctr.

Folgendes war der Kanalverkehr in den Jahren 1844—45 und in den Jahren 1849—51

	1844	1845.	1849.	1850.	1851.
zu	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Mülhausen	8,241980	6,365580	5,033200	8,150200[2])	7,843080[3])
Hüningen	2,364740	1,753280	1,212000	2,220800	2,299800
Straßburg	673760	600840	416140	559700	774240
	11,280480	8,719700	6,661340[1])	10,930700	10,917120

---

1) Darunter 1,110000 Ctr. franz. Steinkohlen (u. 17800 ausländ.),
1,417000 „ Holz und Bretter,
1,302000 „ Wein, Branntwein 2c.,
96000 „ Getreide, aus Marseille.
136000 „ Erze, Masseleisen, Oel, Krapp, Steine, Gyps, Schweizerkäs, isländ. Moos 2c.

2) Darunter 2,257200 Ctr. Steinkohlen aus Frankreich,
3,766400 „ Stammholz und Bretter,
1,068000 „ Wein, Branntwein, Farbwaaren 2c.

3) Darunter 1,762000 Ctr. Steinkohlen aus Frankreich.

Digitized by Google

Kehl *), Freistätt und Knielingen.

Kehl ist als Hafenplatz von keiner großen Bedeutung. Bloß das der Kinzig herabkommende Floßholz bringt daselbst noch einiges Leben hervor. — Im J. 1851 gingen von hier zu Thal 9444 Ctr., darunter 1339 Klafter Brennholz und 10106 Stämme Nutzholz; zu Berg 11697 Ctr., zusammen 21141 Ctr. (im Jahre 1850 bloß 12661 Ctr.).

Zu Alt-Breisach hat der Rheinschifffahrtsverkehr fast ganz aufgehört. Zu Berg passirten nur 28 Ctr. und der ohnehin unbedeutende Thalverkehr hat sich abermals vermindert (17373 Ctr. gegen 22530 im J. 1850). — Zu Freistätt gingen im Jahre 1851 zu Berg 5250 Ctr., zu Thal 1871 Ctr., zusammen 7121 Ctr. (im Jahre 1851 bloß 4185 Ctr.).

Zu Knielingen gingen im Jahre 1851 zu Berg 2396 Ctr., zu Thal 4682 Ctr., darunter 2844 Ctr. Brennholz (Scheitholz), zusammen 7078 Ctr.

Der Krahnen von Knielingen und die Schiffbrücke und Landungsbrücken der Dampfschiffe sind bei der Insel Maximiliansau (1/2 Stunde von Knielingen), wo auch ein Gasthof, ein Zollhaus ꝛc. Von Carlsruhe nach Maximiliansau rechnet man 1 3/4 Stunde (über Mühlburg und Knielingen). Knielingen selbst hat keinen Hafen, da es landeinwärts liegt, somit die Angabe der Schiffbrücke (S. 15) zu berichtigen.

*) Kehl liegt 1 Stunde von Straßburg entfernt, 1/2 Stunde rechnet man über die beiden Schiffbrücken (große und kleine) und 1/2 Stunde vom jenseitigen Rheinufer bis zum landeinwärts liegenden Straßburg.

Die badische Eisenbahn hat in der Güterbeförderung des Oberrheins große Veränderungen bewirkt. Im Jahre 1851 wurden auf dieser Bahn, nach amtlicher Mittheilung, 2,610569 Ctr. Güter befördert.

Neuburg, Leopoldshafen und Speier.

Neuburg (am linken Rheinufer), unweit der französischen Grenze, gehört zu Rheinbaiern.

Leopoldshafen, besser bekannt unter dem alten Namen Schröck, liegt am rechten badischen Rheinufer, 6 Stunden unterhalb Neuburg und 3 Stunden von Carlsruhe, und besitzt einen gut eingerichteten Hafen mit Lagerhaus. Früher war Schröck der Hauptspeditionsplatz am Oberrhein, für Güter die aus Holland in die Schweiz und nach Oberschwaben gingen, oder von dort kamen.

In der alten Stadt Speier (Bairisch) zeigt sich besonders im Schiffsbau wieder viele Thätigkeit. Die hiesigen Schiffswerften gehören zu den ältesten am Rhein. Im Juli 1852 wurde ein Seeschiff "Willem de Twete" für holländische Rechnung vom Stapel gelassen, das erste Seeschiff, das bis jetzt am Oberrhein gebaut wurde.

In früheren Jahren, wo Handel und Schifffahrt dieser Stadt blühten, wurden die Speierer Schiffbauer bis nach Wien berufen.

Man hat jetzt den Plan, einen geräumigen Winterhafen zu Speier anzulegen, für den bereits an der Mündung des Speierer Bachs ein geeigneter Raum vorhanden ist.

		Zu Thal.	Zu Berg.	Bau- u. Nutzholz z. Thal.	
		Ctr.	Ctr.	Flöße	mit Ctr.
Zu Neuburg passirten im J.	1849	107678	213202	424	203856
	1850	77010	236160	631	290373
	1851	82732	205322	656	302637

	1848	1849	1850	1851
Zu Leopoldshafen war	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
die Abfuhr zu Thal	121108	79965	234697*)	63575
die Zufuhr zu Berg	72951	73681	108519**)	131320
	194059	153646	343216	194895

	1848	1849	1850	1851
Im Freihafen zu Speier	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
wurden verlad. zu Berg	5612	9914	2206	1786
zu Thal	1721	3196	7916	3899
	7333	13110	10122	5685 (Abnahme zu Berg u. zu Thal gegen 1850.)

Mannheim.

Mannheim, bis zum Jahre 1807 Festung, ist jetzt der Hauptvermittelungs- und Stapelplatz für den Verkehr des Oberrheins, der Schweiz und der Neckargegenden, von und nach Holland. Fast alles was aus den Niederlanden in die Schweiz, nach Oberitalien und Schwaben geht, oder von dort nach den Niederlanden bestimmt ist, geht über

*) Darunter waren: 201532 Ctr. Bretter,
21360 „ Faßdaubholz,
4322 „ Lokomotiven und Eisenbahnwagen von Carlsruhe.

**) Darunter 59174 Ctr. Steinkohlen.

hier und in der neuesten Zeit auch über Ludwigshafen. Die Haupteinfuhr- und Durchgangs-Artikel sind: Kaffee, Zucker, Baumwolle, englische Twiste, Oel, Thran, Farbholz, Tabak ꝛc. *)

Eine große Erleichterung in der raschen und billigen Beförderung der Güter bietet von Mannheim aus die badische Eisenbahn, worauf über 1000 Frachtwagen für Güter und Vieh in Thätigkeit sind, wie man aus den Waarennummern in dem Mannheimer Bahnhof ersieht. Doch herrscht noch eine große Mangelhaftigkeit in der Verbindung des hiesigen Bahnhofs mit dem Rhein und dem Neckar, die nur durch Pferde und Wagen durch die Stadt unterhalten wird. Eben so müssen die Güter und Steinkohlen von dem gegenüberliegenden Ludwigshafen noch alle auf Wagen von Pferden gezogen über die Rheinschiffbrücke geschafft werden. Wie wichtig und nöthig wäre hier eine stehende Brücke!

Die Einrichtungen des Mannheimer Hafens gehören übrigens zu den besten und wohlgeordnetsten am Rhein.

Am Eingange des Winterhafens erhebt sich das neue Zollgebäude, mit dem angrenzenden großen, massiv aus Steinen gebauten Lagerhause, und 4 eisernen Krahnen.

---

*) Die Hauptartikel bei der Thalfahrt in Mannheim sind Tabak (pfälzer), Weine (pfälzer), Salz vom Neckar (im J. 1850 216845 Ctr.), Bruchsteine, Brennholz, Lohrinde, Dunggyps, Kartoffeln, Getreide, getrocknetes Obst, Schweizerkäs, Uhren (Schwarzwälder), ital. Seide, Krapp, Hanf und Flachs, Maschinen ꝛc.

Bei der Bergfahrt: Steinkohlen, Eisenstein, Masseln, Kaffee, Zucker, Baumwolle, Twiste, Thran, Farbhölzer ꝛc.

In der Eingangshalle des Zollhauses findet man, wie in Holland und England, jeden Tag die Schifferanzeigen auf Tafeln ausgehängt, mit dem Namen der angekommenen und abgegangenen oder unterwegs (in Cöln) und in Holland eingetroffenen Schiffe.

Von 1840 bis 1845 war der Mannheimer Hafenverkehr fortwährend im Steigen.

Aus niederländ. Häfen kamen im J. 1845 direct nach Mannheim	626917	Ctr.*),
aus Häfen zwischen Holland und Mainz . .	1,147929	„
aus Mainz	104023	„
aus dem Main (Frankfurt ꝛc.)	19977	„
	1,898846	Ctr.

(ohne was vom Oberrhein und aus Ludwigshafen kam).

In den drei letzten Jahren (1849—51) stellt sich Mannheims Schifffahrtsbewegung nach den Jahresberichten der Rheinschifffahrts-Central-Commission folgendermaßen heraus:

	Mit Segel- u. Schleppschiffen.			Mit Dampfschiffen (Personendampfschiffen).		
	1849. Ctr.	1850. Ctr.	1851. Ctr.	1849. Ctr.	1850. Ctr.	1851. Ctr.
Zufuhr zu Berg:						
von Amsterdam	123234	103173	117853	279300	272293	404623
„ Rotterdam	229764	196675	204743			
„ Cöln und preuß. Häfen	296703	236572	209716			
„ Mainz u. Frankf.	14784	20588	28691			
„ Würzburg und Mainhäfen	1952	1988	2819			
	666437	558996	563822	279300	272293	404623
Zufuhr zu Thal:						
den Rhein herab	631	1323	2053			
den Neckar herab meist von Heilbronn.	13998	19871	27985			
	681068	580190	593860			

*) Im Jahre 1846 kamen auch zum Erstenmale zwei mit Weizen beladene Schiffe direct von Antwerpen nach Mannheim.

	Mit Segel- u. Schleppschiffen.			Mit Dampfschiffen (Personendampfschiffen).		
	1849.	1850.	1851.	1849.	1850.	1851.
Abfuhr z. Thal:	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
nach Amsterdam	4256	6090	9923	zu	zu	zu
„ Rotterdam .	10747	16490	23884	Thal	Thal	Thal
„ Cöln u. preußischen Häfen	26194	36330		224454	180947	263678
„ Mainz und Frankfurt . .	848	232	29813	zu Berg	zu Berg	zu Berg
„ Würzburg u. Mainhäfen .	8097	4355		279300	272293	404623
den Rhein hinauf nach Straßburg	1603	453				
den Neckar hinauf nach Heilbronn	35681	62275	130124			
„ Canstadt . .	72233	74203				
	159660	200428	193744	503754	453240	668301
Gesammt-Ab- u. Zufuhr mit Segel- u. Schleppschiffen	840728	780618	787604			
Dazu mit Dampfschiffen	503754	453240	668301			
	1344482	1233858	1455905			
und Nutz- u. Floßholz	351112	547423	495032			
	1695594	1781281	1950937			

Von den im Jahre 1851 angekommenen und abgegangenen Gütern durch die Personen-Dampfboote

waren durch die	angek. in Schiffen			abgeg. in Schiffen		
Cölner Dampfschiffe	513	119030	Ctr.,	510	89115	Ctr.,
Düsseldorfer „	465	73214	„	465	80637	„
Niederl. Dampfschiffe	247	195530	„	247	81951	„
Frankfurter u. Neckar	226	16859	„	226	11975	„
Zusammen		404623	Ctr.,		263678	Ctr.

Jeden Tag kommen in Mannheim 9 Dampfschiffe an und eben so viele gehen ab. Darunter sind 5 Cölner, 3 Düsseldorfer und 1 Niederländer. 1 Cölner fährt zwischen hier und Straßburg. Das Frankfurter Dampfschiff legt zu Ludwigshafen an.

Nach einer andern Mittheilung liefen im Jahre 1851 in den Mannheimer Freihafen ein:

104	Schiffe	aus Holland	mit	345505 Ctr.	
141	„	„ Rheinhäfen	„	229072 „	
65	„	vom Neckar	„	25704 „	
20	„	„ Main	„	4354 „	
16	„	von der Mosel	„	4176 „	
6	„	„ „ Ruhr	„	12479 „	621290 Ctr.,
352	Schiffe,				

gingen ab:

140	Schiffe	in den Neckar	mit	129905 Ctr.,	
26	„	nach Holland	„	29939 „	
19	„	„ Cöln	„	26031 „	
8	„	in den Main (nach Frankf. u. Bamberg)		3964 „	189839 Ctr.
193	Schiffe.				

Zusammen mit Segel- u. Schleppschiffen 811129 Ctr. (ohne Dampfschiffe).

In den drei ersten Monaten des Jahres 1852 kamen nach Mannheim (zu Berg) vom Nieder- und Mittelrhein 266 Segel- und Dampfschiffe mit 426880 Ctr., meist Getreide.

Neckarhafen zu Mannheim.

Das Neckarzollamt zu Mannheim ist vom dortigen Rheinzollamt getrennt. Die Verbindung des Rheinhafens (Winterhafens) mit dem Neckar, findet durch einen Kanal

zwischen Mannheim und der Insel Mühlau, vermittelst einer großen Schleuse, statt.

Nicht weit davon ist die neue Kettenbrücke über den Neckar, die zu den schönsten und solidesten Werken dieser Art gehört.

Im Jahre 1850 wurden bei dem Neckarzollamt abgefertigt:

aus dem Neckar kommend		Ctr.	Ctr.
	zu Thal	1,716627	(416503 mehr als im J. 1849),
in den Neckar gehend			
	zu Berg	1,048010	(322257 " " " "
	Zusammen	2,764637	

(Vergl. damit weiter unten Güterverkehr auf dem Neckar.)

Ludwigshafen,

(früher „Rheinschanze" genannt, Mannheim gegenüber).

Als Mannheim noch Festung war, diente die Rheinschanze zum Brückenkopfe, und wurde noch im Jahre 1814 von den Franzosen vertheidigt, später aber demolirt. Im Jahre 1849 fand zwar wieder eine Beschießung desselben von Mannheim aus statt; in militärischer Hinsicht ist es jedoch von keiner Wichtigkeit mehr, da es ein ganz offener Platz ist.

Dieser aufblühende Ort wetteifert jetzt mit Mannheim in der Beförderung der Güter von und nach der Schweiz, namentlich in Baumwolle und raffinirtem Zucker (aus

England und Holland). Auch der Versandt von pfälzischem Tabak und Saarer Steinkohlen nimmt jährlich zu.

Ludwigshafen hat seit 1850 eins der schönsten gemauerten Ufer am ganzen Rhein, mit langen Waarenschoppen und massivem Lagerhause (ein zweites wurde im October 1852 vollendet, wohin die Schienen der Eisenbahn führen), 5 eiserne Krahnen, einen Winterhafen, Schiffswerft für eiserne Schiffe *) mit provisorischer Schmiedewerkstätte und großem Lagerplatze für Steinkohlen, die unmittelbar von der Eisenbahn aus den Wagen in die Rheinschiffe durch eine Fallklappe geleert werden, wie in England. Mehrere Mannheimer Handlungshäuser haben bereits Filialanstalten zu Ludwigshafen errichtet, und die Bayerische Regierung trägt ihrerseits zur Hebung des hiesigen Verkehrs wirksam bei.

Eine große Zukunft hat Ludwigshafen in der hier ausmündenden Berbacher Eisenbahn (Ludwigsbahn), die, seit dem Anschlusse an die Saarbrücker und Metzer Bahn (am 17. Nov. 1852) den kürzesten Weg zwischen Mitteldeutschland und Paris bildet, und, nach Vollendung der projektirten Bahn von Saarbrücken nach Saarlouis, Trier und Luxemburg, auch eine directe Verbindung mit Brüssel und den belgischen Häfen erhält.

Das Frankfurter Dampfschiff (Delphin) fährt täglich zwischen Frankfurt und Ludwigshafen, und auch die Cölner,

*) Im Mai 1852 sah ich hier, auf dem Werft von Pearce u. Comp., 5 eiserne Schleppkähne, für die Donau bestimmt, im Bau, 176 Fuß lang, 25 Fuß breit und 9 Fuß hoch, die in Regensburg zusammengesetzt werden. Auch 2 Maindampfschiffe wurden hier gebaut.

Düsseldorfer und Niederländische Dampfschiffe werden hier in Kurzem Landungsbrücken haben, wie in Mannheim.

Die Berbacher Bahn hatte zunächst zum Zweck, den Transport von Steinkohlen aus den unerschöpflichen Bairischen und Preußischen Flötzen, in der Nähe der Saar, so wie die Beförderung der Produkte der zahlreichen Eisen-, Stahl- und Blechwerke, Alaun- und Glashütten, aus jener Gegend nach dem Rhein.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß sich auf dieser Bahn für die ganze obere und mittlere Rhein-, Main- und Neckargegend ein sehr bedeutender Verkehr entwickeln und Ludwigshafen in wenig Jahren ein zweites Ruhrort bilden wird.

Der Preis der Kohlen stellte sich im Mai 1852 in Ludwigshafen:

für beste Fettkohlen 23 bis 24 kr. pr. 50 Kilogr., früher 38 kr., (im Handel 27 bis 28 kr.),

für Gries 14 bis 15 kr. pr. 50 Kilogr. (im Handel 16 bis 17 kr.)

(In Neustadt a. d. Hardt *) werden gute Kohlen zu 16 kr. pr. Ctr. verkauft.)

Die Berbacher (Bairische) Gruben liegen in der Nähe des Flüßchens Blies, das sich 4 Stunden oberhalb Saarbrücken (bei Saargemünd) in die Saar ergießt.

Nach Ludwigshafen kommen die meisten Kohlen aus der bairischen Grube Heinitz (im Holzhauerthale), und aus der

*) Die Thäler von Neustadt und Elmstein sind sehr zur Anlage von Fabriken geeignet, durch die vielen Bäche mit bedeutendem Gefälle, fleißiger Bevölkerung und billigen Löhne.

bairischen Grube Reden (im Landweilerthale). Erstere liefert die besten Fettkohlen; die aus der Grube Reden dienen mehr zu Ofenbrand und Flammfeuer.

Ueber ²/₃ der Berbacher- und Saarkohlen geht nach Baden, Würtemberg, Baiern, Elsaß und in die Schweiz.

Auch rheinabwärts wurde im Jahre 1850 eine Parthie hiesiger Steinkohlen nach Coblenz verschifft. Im Main nimmt der Verbrauch derselben gleichfalls zu, besonders beliebt sind die Cokes der Saarkohlen, die den Cokes der Ruhrkohlen den Rang streitig machen.

Nach amtlichen Quellen wurden schon im Jahre 1842 auf den damals noch ungünstigen Landstraßen, in der Richtung, welche die Berbach-Ludwigshafner Bahn einnimmt, über 3,000000 Ctr. Steinkohlen (Berbacher und Saarer) per Achse befördert, eine Zahl, die sich wohl in nicht langer Zeit mittelst der Eisenbahn auf das Doppelte steigern dürfte.

Nach einer genauen Aufstellung der Direction der Pfälzisch-Ludwigsbahn-Gesellschaft wurden auf dieser Bahn im Jahre 1851 befördert:

23816	Wagen (zu 80 Ctr.)	Kohlen	mit	1,905280 Ctr.,
4654	„ dto.	Cokes	„	372320 „
			Zusammen	2,277600 Ctr.

(Davon kamen nach Ludwigshafen 14070 Wagen mit 1,125600 Ctr.)

In den ersten 10 Monaten des Jahres 1852 stieg der Kohlentransport auf der Ludwigsbahn auf 2,235920 Ctr. und der Güter-Transport . . . . . „ 949663 „.
nämlich:

ed by Google

		Kohlen.	Güter.
im	Januar . .	266720 Ctr.	58376 Ctr.
„	Februar . .	203360 „	83148½ „
„	März . . .	236480 „	84208 „
„	April . . .	195360 „	86256¾ „
„	Mai . . .	175440 „	95273¼ „
„	Juni . . .	189440 „	104964 „
„	Juli	212720 „	93561¾ „
„	August . .	254080 „	99215 „
„	September	230320 „	112824¾ „
„	October .	272000 „	131835 „
		2,235920 Ctr.	949663 Ctr.

Die eigentlichen Saarkohlengruben befinden sich auf preußischem Gebiete, in der Nähe von Saarbrücken, südlich von Saarlouis nach St. Ingbert.

Dieses Steinkohlenrevier ist 4 Quadratmeilen groß, und enthält außer den Kohlen- auch Eisensteingruben und Alaun- (Schiefer-) Werke, nebst vielen Hütten- und Hammerwerken und Glashütten, die jetzt durch die Eisenbahn einen neuen Aufschwung erhalten. Der ganze Distrikt wird nämlich von der obenerwähnten Pfälzer-Saarbrücker Eisenbahn durchzogen, die mit den Gruben- und Hüttenwerken durch kleine Zweigbahnen in Verbindung stehen.

Der Staat besitzt hier die meisten Steinkohlengruben (17), worunter die bedeutendste die Gerhardsgrube bei Louisenthal, 1 Stunde von Saarbrücken, die jährlich über 3½ Millionen Ctr. Kohlen liefert, und an 2000 Bergleute beschäftigt (die Königl. Bairische Kohlengrube zu St. Ingbert mit 410 Bergleuten und 3 Dampfschiffen liefert bloß 1,350000 Ctr., und die Berbacher mit 180 Bergleuten 390000 Ctr. jährlich).

Im Jahr 1851 war der Ertrag

der 17 preußischen Staatsgruben	440000 Fuder
der Privatgruben, (worunter die bei Hostenbach, 3 Stunden von Saarbrücken, den Familien Vopelius und Villeroy zugehörig, mit 4 Dampfmaschinen, die bedeutendsten)	27000 „
zusammen	467000 Fuder

oder (zu 30 Ctr. das Fuder) 14,010000 Ctr., während der Ertrag im Jahre 1834 bloß 145716 Fuder war.

Die Zahl der Hütten- und Bergleute betrug im Jahre 1851:

auf den preußischen Staatsgruben	5800	Mann
„ „ Privatgruben	550	„
„ „ Eisenhütten u. Stahlwerken	1938	„
Zusammen	8288	Mann (ohne d. Erzgräber).

Von obigen 14,000000 Ctr. gingen
etwa 3,000000 Ctr. ins Ausland,
etwa 8,000000 Ctr. wurden im Inland verbraucht, (wovon über $1\frac{1}{2}$ Million von den Fabriken) und
etwa 3,000000 Ctr. wurden verkoakt, (1 Fuder Kohlen liefert etwas über die Hälfte Coaks).

Die Preise der Kohlen auf den Königl. Gruben des Saarbrücker Bergamtsbezirks waren im Rechnungsjahr 1852 (von März bis Nov.) nach der gedruckten Taxe:
3 Rthlr. 2 Sgr. 8 Pf. bis 3 Rthlr. 25 Sgr. 2 Pf. pr. Fuder von 30 Ctr. oder 11 bis 14 Kreuzer der Ctr.

Die Preise der Coaks nach der gedruckten Taxe:
6 Rthlr. 5 Sgr. 2 Pf. bis 6 Rthlr. 20 Sgr. 2 Pf. pr. Fuder von 30 Ctr. oder $21\frac{1}{2}$ bis $23\frac{1}{2}$ Kreuzer der Ctr.

Das Ladegeld beträgt beim Wasserdebit (Saardebit) 6 Sgr., beim Landdebit 4 Sgr. 10 Pf. vom Fuder.

Der Güterverkehr im Freihafen zu Ludwigshafen betrug im Jahre 1851	385950 Ctr. Stückgüter,
Der Güterverkehr im Inlandshafen	658158 Ctr. Stück- u. andere Güter.
	zus. 1,044108 Ctr.

	1848.		1849 *)	
	Zu Berg.	Zu Thal.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Ankunft	224025	1420	193294	442
Abgang	2050	158631	17282	176138

*) Unter den Gütern im Jahre 1849 sind an 20000 Ctr. nicht begriffen, die bei der Beschießung von Ludwigshafen (im Früh-

1850 *).

	Zu Berg.		Zu Thal.	
	Ctr.		Ctr.	
Ankunft	263949	(in 843 Sch.)	13023	(in 7 Sch.)
Abgang	12260	(„ 10 „)	175866	(„ 415 „)

In den ersten sechs Monaten des gegenwärtigen Jahres (1852) war der Hafenverkehr von Ludwigshafen wie folgt:

Eingang im	Zu Berg. Schiffe.	Zu Berg. Ctr.	Zu Thal. Schiffe.	Zu Thal. Ctr.
Auslandshafen (Freihaf.) im 1. Quartal	20	22661	—	—
„ „ „ 2. „	111	123213	—	—
Inlandshafen im 1. Quartal	29	4578	—	—
„ „ 2. „	63	13914	—	—
Winterhafen u. Schachtel im 1. Quartal	58	36479	8	340
„ „ „ 2. „	200	51266	56	6011
	481	252111	64	6351

Abgang im	Zu Berg. Schiffe.	Zu Berg. Ctr.	Zu Thal. Schiffe.	Zu Thal. Ctr.
Auslandshafen im 1. Quartal . . .	—	—	12	5070
„ „ 2. „ . . .	2	2179	46	31430
Inlandshafen im 1. Quartal	—	—	29	14073
„ „ 2. „	2	761	67	28613
Winterhafen u. Schachtel im 1. Quartal	—	—	45	4157
„ „ „ 2. „	—	—	84	11293
	4	2940	283	94636

---

jahr 1849) im dortigen Lagerhause verbrannten, deren Betrag aber größtentheils von der baierischen Regierung vergütet wurde.

*) Zu den im Jahre 1850 in Ludwigshafen wasserwärts (zu Thal und zu Berg) gegangenen 465098 Ctr. Güter kommen noch 63814 Ctr. Tannenbretter, Brennholz, Faßdauben, Faßreife und Mauersteine, und 317124 Ctr., die über die Rheinbrücke kamen oder gingen, zus. 846036 Ctr. (ohne die Steinkohlen).

	Wagen.	Ctr.	
Landwärts gingen ein: über die Rheinbrücke u. aus der Pfalz im 1. Quart.	18	402	Rheinbrücke.
" " " " 2. "	26	1431	"
in die Häfen	446 / 11	17036	aus d. Pfalz.
in die Häfen	744 / 8	31056	aus d. Pfalz.
gingen ab im 1. Quartal	443	23932	Rheinbrücke.
" " " " "	3342	89160	Pfalz.
" " " 2. "	1151	70870	Rheinbrücke.
" " " " "	1053	89790	Pfalz.

Gesammtverkehr im 1. Quartal 217878 Ctr. und 38209 Ctr. *).
" " 2. " 461827 " " 53113 "
679705 Ctr. und 91322 Ctr.
dazu im 3. Quartal 385143. 60013 Ctr.
Zusammen 1,216183 Ctr.

Die Hauptgüter im Freihafen sind: Baumwolle, Twiste, Tabake, Krapp, Oel, Käs, Kaffee, Zucker, Reis, Häute, Roheisen, Farbhölzer, Getreide rc.

im Inlandshafen: Eisen, Lumpen, Papier, Kaffee, Zucker, Wein, Alaun, Soda, Glas, Sämereien, Repskuchen rc.

im Winterhafen: Wein, Getreide, Eisen, Papier, Repskuchen rc.

Frankenthaler Kanal.

Der Frankenthaler Kanal, 2 Stunden oberhalb Worms, hat 3 Schleusen und kann Schiffe von 2000 Ctr. aufnehmen. Er ist 1 Stunde lang (vom Rhein bis in die Stadt) und 50 Fuß breit.

Unter der französischen Herrschaft (von 1793—1814) war er ganz in Verfall gerathen, ist aber seitdem wieder hergestellt. Er dient den Wormser Schiffern zur Ueberwinterung.

*) Gegenstände, die im Winterhafen nicht nach dem Gewicht notirt werden, wie z. B. Steine, Holz rc., die aber Hafengebühr entrichten.

BIBL. UNIV. GENT

Von Frankenthal gingen im Jahre 1836: 89590 Ctr. Güter zu Thal.

Darunter waren 64458 Ctr. Wein (Pfälzer)
7192 „ Tabak „
5121 „ Getreide „
9595 „ Steinkohlen.

Im Kanal kamen in gleichem Jahre (1836) an: 64 Rheinschiffe, 88 Umbelschiffe, 148 Nachen. Spätere Nachweisungen fehlen.

Worms.

Diese alte deutsche Reichsstadt liegt nicht dicht am Rhein, sondern ¼ Stunde davon entfernt, hat aber am Rheinufer einen Krahnen und Landungsplatz, von wo ein gutchaussirter Weg zur Stadt führt.

Der Hauptverkehr von Worms besteht in der Ausfuhr von Getreide, Mehl, Pfälzer Wein (der bis hieher oder Frankenthal zur Achse geht), Rüböl, Tabak, Glanzleder (mit bedeutender Fabrik) rc., und in der Einfuhr von Manufakturwaaren, womit sich ausschließlich israelitische Handelsleute beschäftigen, die hier sehr zahlreich sind. Die Juden betrachten Worms als ihren ersten Ansiedlungspunkt in Deutschland, und nennen sie noch in ihren hebräischen Sendschreiben „die heilige Stadt".

Der Rheinverkehr zu Worms im Jahre 1851 war:
zu Thal 19228 Ctr. und 173 Stück Wein und Essig, und 2464 Malter Sämereien (ohne Getreide), zu Berg 18163 Ctr.

Mainz.

Schon unter den geistlichen Kurfürsten war Mainz der Mittelpunkt für Handel, Flößerei und Schifffahrt mit Holland, Süddeutschland, Straßburg und der Schweiz.

Holland unterhielt beständig einen Gesandten am Kurfürstlichen Hofe zu Mainz, zur Beobachtung seiner Interessen, denn der Rheinhandel war für Holland von jeher von der größten Wichtigkeit, d. h. sehr einträglich.

Mainz hatte auch — wie Cöln und Speier — das Stapel- und Umschlagsrecht, wonach alle dem Rhein hinauf- oder hinabgehenden Schiffe hier umladen und ihre Waaren ans Land bringen mußten. Nur die direct nach Frankfurt und für die Frankfurter Messen bestimmten Güter waren frei.

Die glückliche Lage von Mainz, in der Mitte zwischen der Schweiz und Holland, und vor der Mündung des Mains, würde diese Stadt zum vorzüglichsten Handelsplatze des Rheins machen, wäre es — keine Festung. Doch bleibt sie immer eine der Hauptstationen für die Handelsschifffahrt des Mittelrheins.

Das Ufer zu Mainz hat sich in der neuesten Zeit sehr verbessert und verschönert. Es ist jetzt fast ¼ Stunde lang mit starken Quadern eingefaßt. Zur Bergung der Güter sind überall bedeckte Räume geschaffen. Das ehemalige Kurfürstliche Schloß ist zum Lagerhaus des Freihafens umgewandelt, und im Freihafen wird fortwährend gebaut. Nur fehlen bis jetzt noch gute eiserne Uferkrahnen; denn außer seinem alten hölzernen Rad- oder Tretkrahnen besitzt Mainz nur einen einzigen eisernen, und dieser ist noch dazu unbrauchbar.

Ortsverkehr im Hafen von Mainz
in den Jahren 1845 und 1849 bis 1851.

	1845.	1849.	1850.	1851.
Zufuhr vom	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Niederrhein	1,214173	873157	1,052874	1,148492
Oberrhein	192020	167642	166676	163117
Main (bes. Getreide)	534402	719867	1,043269 [1]	499701 [2]
	1,940595	1,760666	2,262819	1,811310
Abfuhr nach				
dem Niederrhein	460321	645910	948030	308357
„ Oberrhein	424756	109897	111852	240406
„ Main	284653	144429	157818	282052
	1,169730	900236	1,217700	830815
Zus. Ab- u. Zufuhr	3,110325	2,660902	3,480519	2,642125

Uebersicht des Ortsverkehrs in Mainz
in den letzten 15 Jahren (von 1836 bis 1851).

Jahr.	angekommen:			abgegangen:			
	zu Berg.	zu Thal vom Oberrhein.	vom Main.	nach dem Oberrhein.	nach dem Main.	nach dem Unterrh. in dem Hafen v. Mainz geladen.	Gesammt-Zu- und Abfuhr.
1836	679757	214081	505410	332917	190635	410984	2,333784
1837	876306	135115	264550	335653	252772	323199	2,187595
1838	990243	210143	322385	357622	291260	442780	2,614433
1839	882868	204607	426796	374437	268698	487799	2,645205
1840	1,072823	222074	516880	390976	254661	633903	3,091317
1841	1,153446	220042	689562	279161	451656	910615	3,704482
1842	1,019577	190695	702220	324290	289285	776489	3,302556
1843	1,611337	225328	431938	532483	378660	371031	3,550777
1844	1,361846	184383	363728	306315	310888	331173	2,858333
1845	1,214173	192020	534402	424756	284653	460321	3,110325
1846	1,271226	177823	428199	430883	236643	293578	2,838352
1847	1,515088	188630	500470	322089	264336	316684	3,106697
1848	863259	201086	500673	82905	129820	459488	2,237231
1849	873157	167642	719867	109897	144429	645911	2,660902
1850	1,052874	166676	1,043269	111852	157818	948030	3,480519
1851	1,148492	163117	499701	240406	282052	308357	2,642125

1) Die Getreide-Zufuhr in Mainz betrug i. J. 1850: 741937 Ctr.
„ „ Abfuhr „ „ „ „ „ 748779 „

2) Besonders starker Ausfall in Getreide.

Direct aus Holland nach Mainz kamen im Jahre:

1840	307601	Ctr.	und	aus	Häfen	unterhalb	Mainz	765218	Ctr.
1841	359678	„	„	„	„	„	„	793766	„
1842	275453	„	„	„	„	„	„	744125	„
1843	491262	„	„	„	„	„	„	1,120074	„
1844	283625	„	„	„	„	„	„	1,078221	„
1845	258547	„	„	„	„	„	„	955626	„
1846	350165	„	„	„	„	„	„	921061	„
1847	460161	„	„	„	„	„	„	1,055027	„
1848	172414	„	„	„	„	„	„	690845	„
1849	208909	„	„	„	„	„	„	664248	„
1850	182495	„	„	„	„	„	„	870379	„
1851	354788	„	„	„	„	„	„	793704	„

Das meiste kam mit Segel- und Schleppschiffen. Mit Personen-Dampfschiffen im Jahre 1851 nur 26357 Ctr.

Große holländische Schiffe von 5—6000 Ctr. kommen bis nach Mainz herauf; größere nur wenn der Wasserstand es gestattet.

Nachweisung
der bei dem Rhein-Zollamte zu Mainz vorbeigegangenen Güter (ohne Floßholz und ohne was im Hafen von Mainz ein- und ausgeladen wurde).

Jahr.	Zu Thal. Ctr.	Zu Berg. Ctr.	in den Main. Ctr.	Gesammtzahl. Ctr.
1836	1,080636	948500	532365	2,561501
1837	1,019027	1,167068	712857	2,898952
1838	1,048438	1,484215	891293	3,423944
1839	1,423869	1,559388	951242	3,934499
1840	1,598243	1,762405	946812	4,307460
1841	2,084862	2,026678	1,214717	5,326257
1842	1,761262	2,148860	1,011556	4,921678
1843	1,599044	2,829482	1,559467	5,987993
1844	1,633445	2,875786	1,460135	5,969366
1845	3,832978	4,351727	1,625603	8,184708
1846	1,937850	4,221285	1,459104	7,618239
1847	1,737188	4,882986	2,021550	8,641724
1848	1,921733	3,430560	1,617560	6,969853
1849	2,278577	2,969722	1,147660	6,397759
1850	3,511873	3,695557	1,796574	9,004004
1851	mit Floßholz 2,263623	3,841324	2,029102	8,134049*)

*) Davon waren 830815 Ctr. aus dem Hafen von Mainz.

Unter obiger Güterzahl, die an Mainz vorbeiging, waren folgende Hauptartikel:

	1849.		1850.	
Baumwolle zu Berg	287452	Ctr.	157077	Ctr.
Twiste zu Berg	33156	„	33002	„
Baumwollenwaaren zu Berg . . .	24080	„	34759	„
Zucker, raffinirter, zu Berg . . .	325504	„	265027	„
„ roher, zu Berg	43308	„	21705	„
Kaffee zu Berg	224661	„	207760	„
Oel zu Berg	66304	„	31288	„
Wein zu Berg	21287	„	25478	„
„ zu Thal	27431	„	39761	„
Tabak zu Berg	57720	„	57586	„
„ zu Thal	37792	„	56402	„
Cigarren zu Berg	10161	„	9016	„
„ zu Thal	1020	„	4192	„
Roh- und Gußeisen zu Berg . . .	72012	„	113327	„
Geschmiedetes Eisen u. Schienen z. Berg	164018	„	80876	„
Steinkohlen zu Berg	1,950210	„	2,904557	„
„ zu Thal	22619	„	75799	„
Steine aller Art zu Thal	281097	„	291555	„
Salz zu Thal	64651	„	81878	„
Weizen zu Thal	155425	„	381864	„
Roggen zu Thal	15650	„	218655	„
Gerste und Hafer zu Thal	49944	„	168720	„

Die Zahl der Schiffe, die am Rheinzollamte zu Mainz (als vorbeigehend) abgefertigt wurden, betrug

im Jahre 1845	zur Thalfahrt	5611	Schiffe,
	„ Bergfahrt	4170	„
	„ Mainfahrt	4319	„
	Zusammen	14100	Schiffe.

Im J. 1850 betrug die Gesammtzahl dieser Schiffe bloß 11334
1851 „ „ „ „ „ „ 11522
(weil jetzt mehr größere Schiffe mit Dampfkraft befördert werden.)

Die Zahl der an Mainz vorbeigangenen Holzflöße betrug im Jahre 1851 635 mit 343969 Cubikmeter Eichen und Tannen.

Direct aus holländischen Häfen gingen an Mainz **vorbei**, nach dem Oberrhein (nach den Registern des Rheinzollamts zu Mainz) im Jahre

1840	357303	Ctr.
1841	474015	„
1842	711856	„
1843	730656	„
1844	804395	„
1845	760489	„
1846	938864	„
1847	1,301322	„
1848	558048	„
1849	674727	„
1850	647612	„
1851	803748	„

Von den i. J. 1850 gingen 440614 Ctr. nach Mannheim (u. der Schweiz).

101338	„	„	Ludwigshafen.
50092	„	„	dem Neckar.
39877	„	„	Strasburg.
15691	„	„	Worms.
647612 Ctr.			

Was aus holländischen Häfen direct in den Main ging, ist hierin nicht begriffen. Im Jahre 1850 belief sich solches auf 162188 Ctr., und auf 1,467568 Ctr., was aus andern rheinischen Häfen (zwischen Mainz und Holland) in den Main ging. (S. Main.)

Nach Castel (Mainz gegenüber) kamen auf der Taunus-Eisenbahn, zur Weiterbeförderung mit den Dampfschiffen:

	von Frankfurt	nach Frankfurt gingen von Castel	Gesammt-Güterzahl.
im Jahre 1849	71323 Ctr.	114478 Ctr.	185801 Ctr.
1850	84539 „	98436 „	182995 „
1851	84480 „	102523 „	187003 „

Zu Castel sind seit 1852 drei Landungsbrücken für die Cölnischen, Düsseldorfer und Niederländischen Dampfschiffe errichtet, die Mainz vielen Abbruch thun. (Vergl. damit weiter unten Biebrich).

Schifffahrts-Verkehr
auf dem Rhein zwischen Mainz und Straßburg im J. 1845 nach den einzelnen Häfen.

Es kamen zu Berg:

direct aus niederländischen Häfen . . .	1,109475 [1])	Ctr.
aus Häfen zwischen Emmerich und Mainz	4,351727 [2])	"
aus dem Hafen von Mainz	709409 [3])	"
aus den Mainhäfen	89964 [4])	"
	6,260575	Ctr.

[1]) Davon gingen

	Ctr.
nach Leopoldshafen und Knielingen .	4913
" Ludwigshafen .	71329
" Mannheim . .	626917
" den Neckarhäfen .	46705
" Worms . . .	15213
" Gernsheim . .	7270
" den Mainhäfen .	78581
" Mainz	258547
	1,109475

[2]) Davon gingen

	Ctr.
nach Straßburg . .	32618
" Kehl u. Freistädt .	4722
" Leopoldshafen u. Knielingen .	158542
" Germersheim .	45333
" Speier	26500
" Ludwigshafen .	49735
" Mannheim . .	1,147929
" den Neckarhäfen .	154345
" Worms . . .	200454
" Gernsheim und Umgegend . .	313554
" Mainhäfen . .	1,262369
" Mainz	955626
	4,351727

[3]) Davon gingen

	Ctr.
nach Straßburg . . .	88318
" Kehl und Freistädt	12472
" Leopoldshafen und Knielingen . .	39402
" Germersheim . .	70479
" Speier	2285
" Ludwigshafen . .	11665
" Mannheim . . .	104023
" Neckarhäfen . .	63758
" Worms	15377
" Gernsheim . . .	16977
" Mainhäfen . . .	284653
	709409

[4]) Davon gingen

	Ctr.
nach Straßburg . . .	2050
" Kehl und Freistädt	3357
" Leopoldshafen und Knielingen . .	8391
" Germersheim . .	29923
" Speier	3882
" Ludwigshafen . .	3608
" Mannheim . . .	19977
" Neckarhäfen . .	4971
" Worms	6752
" Gernsheim u. Umgegend . . .	7053
	89964

Es gingen zu Thal

direct nach niederländischen Häfen . . .	342507 1)	Ctr.
in den Hafen von Mainz	726422 2)	„
nach Häfen zwischen Caub und Emmerich	2,763949 3)	„
	3,832878	Ctr.

Biberich.

Biberich hat seit 1846 ein schön gemauertes Ufer erhalten, mit eisernem Krahnen, Lagerhause und überdecktem Schoppen, wo die Schiffe im Trocknen ein- und ausladen können.

Dieses ist der Hafen für Wiesbaden; der Güterzug geht aber größtentheils von und nach Frankfurt, mittelst der Taunus-Eisenbahn.

---

1) Davon gingen aus Mainz . . . 113560 Ctr.
„ Mannheim . 64175 „
„ den Mainhäfen 52375 „
230110 „

2) Davon gingen aus den Häfen am Oberrhein u. Neckar 192020 Ctr.
„ „ Mainhäfen . . . . 534402 „
726422 Ctr.

3) Davon gingen aus Mainz . . . 338189 Ctr.
„ Mannheim . . 190769 „
„ den Mainhäfen 368815 „
„ Budenheim . . 900157 „
„ Bingen . . . 186410 „
„ den Neckarhäfen 132932 „
„ Worms . . . 125853 „
„ Gernsheim . . 273630 „
„ Straßburg . . 19151 „ u. s. w.

BIBL. UNIV. GENT

Digitized by Google

Folgendes war der Verkehr in den 4 letzten Jahren (mit Vergleichung des Jahrs 1845).

	1845.	1848.	1849.	1850.	1851.
Zufuhr	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
durch Segelschiffe	341949	299048	289450	266394	237160
„ Dampfschiffe	40453	(?)	62381	65704	73097
Abfuhr					
durch Segelschiffe	53948	43691	29980	13421	8991
„ Dampfschiffe	30936	(?)	32466	47136	48099
	467286		414277	392655	367347

Auf der Taunusbahn kamen nach Biebrich (von Frankfurt zur Weiterbeförderung pr. Dampfschiff rheinabwärts)

im Jahre	1849	24456	Ctr.
	1850	36441	„
	1851	33994	„

Auf der Taunusbahn gingen von Biebrich nach Frankfurt (rheinaufwärts kommend)

im Jahre	1849	67683	Ctr.
	1850	62549	„
	1851	65071	„

Gesammtgüter-Transport auf der Eisenbahn zwischen Biebrich und Frankfurt

im Jahre	1849	92139	Ctr.
	1850	98990	„
	1851	99015	„

Von Biebrich nach Wiesbaden gingen bloß pr. Eisenbahn

	hin.		her.	
1849	744	Ctr.	377	Ctr.
1850	774	„	476	„
1851	1019	„	739	„

Unter den im Jahre 1849 zu Biebrich eingegangenen Waaren waren:

66895	Ctr.	Colonial- und Manufakturwaaren,
8280	„	Eisen- und Metallwaaren,
15174	„	Salz (Regie),
115698	„	Steinkohlen,
26209	„	Nutz- und Brennholz ꝛc.

Unter den abgegangenen Waaren waren:

24517	Ctr.	Colonial-, Manufaktur- und andere Waaren,
7723	„	Wein,
5082	„	Eisen und Eisenwaaren ꝛc.

Folgendes ist die Zahl der Reisenden, die über Biebrich mit den Dampfschiffen ab- und zugingen:

Ankunft	1845.	1850.	1851.
durch die Cölner Dampfschiffe	18248	12937	20875
„ „ Düsseldorfer „	7589	21900	21926
„ „ Niederländer „	860	—	1763
„ den Frankfurter Delphin	—	—	3180
	26697	34837	47744
Abgang			
durch die Cölner Dampfschiffe	17439	37458	19961
„ „ Düsseldorfer „	6569	17340	18021
„ „ Niederländer „	965	802	1108
„ den Frankfurter Delphin	—	4597	2246
	24973	60197	41336
Gesammtzahl	51670	95034	89080

Bingen.

Bingen ist zugleich der Hafen für Creuznach *) und für ein wohlhabendes Hinterland, daher auch seit 1849 bedeutende Güterzunahme.

*) Die Nahe ist nicht schiffbar (s. S. 32.).

Es fehlt jedoch noch ein gutgemauertes Ufer und ein eiserner Krahnen. (Ein alter hölzerner Krahnen befindet sich am oberen Theile des Hafens.) Das dortige mittlere Ufer zum Anlanden der Schiffe, ist eins der längsten und breitesten am Rhein. Wäre der Binger Gemeinderath etwas energischer, so hätte hier die Stadt schon längst die nöthige Uferverbesserung und Einfassung, mit bedecktem Schoppen zur Bergung der Güter, erhalten.

In den 3 letzten Jahren war der Hafenverkehr zu Bingen wie folgt:

	1849.	1850.	1851.	
Abfuhr zu Thal	137011	184692	145400	Ctr.
„ zu Berg	65358	43855	50690	„
Zufuhr zu Thal	113369	218955	155706	„
„ zu Berg	170203	218739	206225	„
	485941	666241	558021	Ctr.

Bei der Zufuhr waren

	im J. 1849.		im J. 1850.	
zu Berg	136115	Steinkohlen.	175985	Steinkohlen.
zu Thal	74689	Holz.	150427	Holz.
	22645	Gyps und Kalk.	44516	Gyps und Kalk.

Bei der Abfuhr waren

	im J. 1849.		im J. 1850.	
zu Berg	46716	Guß- u. anderes Eisen.	11419	Guß- u. anderes Eisen.
	12296	Wein und Essig.	24614	Wein, Essig u. Branntw.
zu Thal	53166	Wein, Essig u. Branntw.	56790	Wein, Essig u. Branntw.
	49624	Getreide u. Mehl.	91975	Getreide u. Mehl.
	21251	Steine.	24111	Steine.

Coblenz.

Coblenz ist besonders als Hafen für die Mosel (und Saar) zu betrachten; und versorgt zugleich das gegenüberliegende Städtchen Ehrenbreitstein mit Handelsprodukten. An der Mündung der Mosel (Westseite von Coblenz) befindet sich der Krahnen und ein 250 Fuß langer Quai.

Auch viele Lahngüter gehen über hier oder werden bei Coblenz übergeschlagen. (S. Lahn.)

In die Lahn gingen im Jahr 1851	175782 Ctr.	
Aus der Lahn kamen „ „ „	684926 „	
Aus der Mosel kamen „ „ „	218100 „	(S. Mosel.)

Der neue Freihafen zu Coblenz wurde im Jahre 1840 dem Verkehr übergeben.

In den 3 letzten Jahren war der Hafen- oder Ortsverkehr von Coblenz wie folgt:

	1849.	1850.	1851.	
Zufuhr zu Thal	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
mit Segel- u. Schleppschiffen	410815	442766[1])	433345	466578
mit Dampfschiffen . . .	27250	32912	33233	
Zufuhr zu Berg				
mit Segel- u. Schleppschiffen	253511	290742[2])	303907	368018
mit Dampfschiffen . . .	58466	55490	64111	
	750042	821910		834596

[1]) Darunter 81000 Ctr. Steinkohlen von der Saar,
172100 „ Getreide u. Stückgüter von der Mosel,
100000 „ Rohstoffe von der Lahn,
12155 „ Stückgüter von Mainz,
2091 „ do. vom Main,
64404 „ do. vom Neckar u. Mannheim,
8308 „ Steinkohlen von Ludwigshafen.

[2]) Darunter 200000 Ctr. Ruhrkohlen,
18078 „ Güter von Rotterdam,
12604 „ do. von Amsterdam.

Abfuhr	1849. Ctr.	1850. Ctr.	1851. Ctr.	Ctr.
zu Thal mit Segelschiffen	175900	230000	180000	235642
mit Dampfschiffen	46903	52386	55642	
zu Berg mit Segelschiffen	210981	214640	272984	300490
mit Dampfschiffen	31403	30148	27506	
	465187	527174		536132

Gesammtverkehr im Jahre

1849	1,215229 Ctr.,	darunter mit Dampfschiffen	164022 Ctr.
1850	1,349084 „	„ „ „	170936 „
1851	1,370728 „	„ „ „	180492 „

Im Jahre 1845 war die

Zufuhr von oberhalb in 718 Sch. 985934 Ctr., worunter 150635 v. d. Saar u. Ober-Mosel, meist Steink.
von unterhalb in 199 „ 450344, worunt. 172830 Ruhrkohlen
zus. 1,436278 einschl. der Dampfschiffe.

Abfuhr
nach oberhalb (zu Berg) 500 Sch. 329375, dav. ging. 216515 i. d. Mosel
„ unterhalb (zu Thal) 169 „ 325576, „ „ 155420 n. Holland u. 132235 nach Cöln
654951

Bei dem Rheinzollamte zu Coblenz wurden als vorbeigehend abgefertigt:

	In der Bergfahrt. Schiffe.	Ctr.	In der Thalfahrt. Schiffe.	Ctr.	Zusammen. Schiffe.	Ctr.
im J. 1849	6297	5,462643	6580	3,737683	12877	9,200326
1850	7256	6,647943	7416	5,258133	14672	11,906076
1851	6678	6,979705	7787	4,229506	14465	11,209211

Darunter mit Dampfkraft (Schleppkähne und Dampfboote) in den Jahren 1849 und 1850:

zu Berg. Schiffe.	Ctr.	zu Thal. Schiffe.	Ctr.	Zusammen. Schiffe.	Ctr.
4591	6,003906	3318	1,346318	7909	7,350224

Cöln.

Cöln hat sich seit dem Frieden (1815), was Schifffahrt, Handel und Bevölkerung betrifft, am meisten und nachhaltigsten von allen Rheinstädten gehoben. Wenn es auch noch nicht ganz seine frühere Blüthe und Handelshöhe des 16. Jahrhunderts erreicht hat, so sind doch alle Bedingnisse und Aussichten vorhanden in Kurzem wieder dazu zu gelangen. Hier entstand die erste deutsche Dampfschifffahrtsgesellschaft, die noch jetzt zu den ersten des Rheins zählt. Zu Deuz (Cöln gegenüber), mündet die große Eisenbahn des Nordens, die nicht bloß nach Bremen, Hamburg, Berlin, Leipzig, Dresden &c., sondern auch nach Prag und Wien führt, während sich in westlicher Richtung die Belgische und Französische Bahn nach Antwerpen, Brüssel, Ostend, Calais und Paris erstreckt. Alle diese Bahnen, deren Personen- und Güterfrequenz jährlich im Zunehmen ist, stehen in unmittelbarer Verbindung mit dem Rheine.

Cöln besitzt auch 2 Seeschiffe (s. Dampfschifffahrt) und bedeutende Fabriken, namentlich Zuckerfabriken und Oelmühlen, Colonial- und Weinhandlungen, und ist zugleich Zahl- und Wechselplatz für die vielen umliegenden Fabriken und Hüttenwerke im Bergischen und Jülichschen, nämlich in Elberfeld, Barmen, Solingen, Crefeld, Achen, Düren &c.

Noch fehlt aber eine **stehende** Brücke zur ungehemmten Verbindung zwischen Cöln und Deuz, wozu die jetzige Schiffbrücke im Winter nicht ausreicht. (Vergl. damit auch Mannheim und Mainz.)

BIBL. UNIV. GENT

Folgendes war die Hafenbewegung von Cöln in den Jahren 1849 bis 1851:

im Jahr	zu Berg			zu Thal			Gesammt-Zu- und Abfuhr
	Zufuhr Ctr.	Abfuhr Ctr.	zusammen Ctr.	Zufuhr Ctr.	Abfuhr Ctr.	zusammen Ctr.	Ctr.
1849	1,578506	982284	2,560790	1,281441	383063	1,664504	4,225294
1850 1)	1,685509	863395	2,548904	1,642504	274029	1,916533	4,465437
1851	1,933882	1,134712	3,068594	1,187135	274375	1,461510	4,530104

Ferner wurden auf dem Strom überladen:

	Zu Berg:	Zu Thal:	
1849	107627 Ctr.	421000 Ctr.	Zus. 528627 Ctr.
1850	90572 „	371094 „	„ 461666 „

Gesammtbewegung (mit der Ueberladung auf dem Strom)

im Jahre 1849 4,753921 Ctr.
1850 4,927103 „

	1849.	1850.
Darunter mit Dampfkraft:	547530 Ctr.	466323 Ctr.
Schleppkähnen:	555400 „	396061 „

1) Unter der Leitung der Commission eines Schifffahrts-Vereins waren in Cöln im Jahre 1850 folgende Rangfahrten von Segelschiffen eingerichtet, die durch 2 Dampfschlepper zu Berg befördert wurden.

	Schiffe	in Reisen,	und beförderten
nach Coblenz fuhren	6	42	50379 Ctr.
„ Trier	12	40	72535 „
„ Bingen	7	15	20154 „
„ Mainz	7	29	45284 „
„ dem Nieder-Main . .	8	20	50175 „
„ dem Ober-Main . . .	14	37	106364 „
„ Mannheim	24	45	162021 „
„ Heilbronn	12	46	92155 „
„ Cannstadt	6	23	44748 „
	96	297	643815 Ctr.

Die Zahl der Schiffe betrug im Jahre 1850 9426:

nämlich: Zufuhr	6112 Schiffe mit	3,328013 Ctr.
Abfuhr	3314 „ „	1,137424 „
	9426 Schiffe.	4,465437 „

Specielle Aufstellung des Hafenverkehrs zu Cöln.

Angekommen zu Berg:	1849 Schiffe-Zahl.	1850 Schiffe-Zahl.	1849. Centner-Zahl.	1850. Centner-Zahl.	1851. Centner-Zahl.
mit Segelschiffen:					
von Rotterdam . . .	49	55	154960	181726	162829
„ Amsterdam . . .	30	42	77432	127596	109330
„ Belgien (Antwerpen)	7	6	7686	1934	51639
„ and. holländ. Häfen .	4	9	3986	8812	8417
„ Preuß. Häfen zwischen Emmerich und Cöln	349	351	823434	951956	888131
„ oberhalb Düsseldorf	180	214	7549	7210	8048
	619	677	1,075047	1,279234	1,228394
mit Dampfschiffen:					
der Rotterdamer Gesellsch.	246	288	47303	35853	33257
„ Amsterdamer „	128	113	42858	41187	32221
„ Düsseldorfer „	120	157	2377	3082	2772
„ Cölner „	113	49	17946	8834	12006
	607	607	110484	88956	80256
mit Schleppkähnen:					
von Rotterdam	56	52	217049	170508	407557
„ Amsterdam . . .	45	43	158224	119867	177844
„ holländischen Häfen .	10	14	17702	26944	39831
	111	109	392975	317319	625232
Zusammen zu Berg	1337	1393	1,578506	1,685509	1,933882

Angekommen zu Thal	1849	1850	1849.	1850.	1851.
	Schiffe-Zahl.		Centner-Zahl.		
mit Segelschiffen:					
von Häfen zwischen Coblenz und Cöln .	2077	2027	585922	721031	457844
„ Häfen von Coblenz und der Mosel .	566	494	217633	224189	231453
„ Häfen zwischen Mainz u. Coblenz (Inländische d.h. preußische)	128	89	28735	12289	19802
„ Häfen zwischen Mainz u. Coblenz (Ausl.)	319	348	66016	76590	72505
„ Mainz	57	118	48541	124521	40179
„ dem Nieder-Main .	40	53	32078	70274	34373
„ dem Ober-Main . .	37	60	34242	72293	35143
„ dem Ober-Rhein zw. Mainz u. Neuburg	70	82	44396	74071	45211
„ dem Neckar . . .	65	75	62038	75286	54800
„ dem Oberrhein oberhalb Neuburg .	4	6	1778	1867	6672
	3363	3352	1,121379	1,452411	997982
mit Dampfschiffen:					
der Cölner Gesellschaft .	527	474	96646	90524	87200
der Düsseldorfer Gesellsch.	365	434	31630	48753	53946
der Rotterdamer (Niederländischen) Gesellsch.	201	259	31786	49708	47690
	1103	1167	160062	188985	188836
Zusammen zu Thal	4466	4519	1,281441	1,641396 und 1108 auf Flößen.	1,187135 einschl. 317 Ctr. auf Flößen.

Abgegangen zu Thal	1849	1850	1849.	1850.	1851.
	Schiffe-Zahl.		Centner-Zahl.		
mit Segelschiffen:					
nach Rotterdam . . .	51	36	85404	59760	17486
„ Amsterdam . . .	12	11	19462	6800	15101
„ Belgien (Antwerpen)	43	24	84812	25931	26823
„ holländischen Häfen .	4	2	9819	6300	6141
„ Häfen zw. Emmerich und Düsseldorf .	86	85	28477	20784	50492
„ Häfen oberhalb Düsseldorf	94	150	5668	6898	7246
	290	308	228642	126473	123289
mit Dampfschiffen:					
der Rotterdamer Gesellsch.	149	180	15601	13465	14362
der Amsterdamer „	109	95	11598	14028	13574
der Düsseldorfer „	94	130	4664	6452	3588
der Cölner „	212	248	44210	34869	38035
	564	553	76073	68814	69559
mit Schleppkähnen:					
nach Rotterdam . . .	41	35	57739	55978	33397
„ Amsterdam . . .	29	22	15556	19514	44597
„ andern holl. Häfen .	1	2	53	3250	3533
	71	59	73348	78742	81527
Zusammen zu Thal	925	1020	383063	274029	274375
Abgegangen zu Berg					
mit Segelschiffen:					
nach Häfen zwischen Cöln und Coblenz . .	472	568	31430	45194	71899
„ Coblenz und der Mosel	116	111	138557	136041	163819
„ Häfen zwisch. Coblenz u. Mainz (Inländ.)	35	37	4130	5254	8596
„ Häfen zwisch. Coblenz u. Mainz (Ausl.)	16	29	9804	17696	14837
	639	745	183921	204185	259151

Abgegangen zu Berg	1849	1850	1849.	1850.	1851.
	Schiffe-Zahl.		Centner-Zahl.		
mit Segelschiffen:					
Uebertrag .	639	745	183921	204185	259151
nach Mainz	53	43	91102	39786	58204
„ dem Nieder-Main Frankfurt) . . .	26	21	48658	44844	45810
„ dem Ober-Main .	45	40	112711	96907	113399
„ dem Ober-Rhein bis Neuburg . . .	86	59	227454	148339	262198
„ dem Neckar . . .	63	68	106506	116575	143525
„ den Rheinhäfen oberhalb Neuburg . .	4	4	11021	4114	24626
	916	980	781373	654750	906913
mit Dampfschiffen:					
der Cölner Gesellschaft	751	865	152984	134974	163909
der Düsseldorfer „	147	239	23245	38375	27326
der Rotterdamer „	156	210	24682	35296	36564
	1054	1314	200911	208645	227799
Zusammen zu Berg	1970	2294	982284	863395	1,134712

Zur Vergleichung diene der Schifffahrtsverkehr von Cöln aus den Jahren 1845 und 1846:

Angekommen:

	Schiffe *).		Centner-Zahl.	
	1845.	1846.	1845.	1846.
zu Berg	1735	1818	1,649588	1,777569
zu Thal	4503	4989	1,645947	1,746509
	6238	6807	3,295535	3,524078

*) Hierin sind die Dampfschiffe und Schleppkähne mit inbegriffen.

Abgegangen:

	Schiffe. 1845.	Schiffe. 1846.	Centner-Zahl. 1845.	Centner-Zahl. 1846.
zu Berg	1988	2239	1,124081	1,157559
zu Thal	1205	1247	301631	296326
	3193	3486	1,425712	1,453885

	1845. Schiffe	1845. mit Ctr.	1846. Schiffe	1846. mit Ctr.
Gesammt-Zufuhr	6238	3,295535	6807	3,524078
„ Abfuhr	3193	1,425712	3486	1,453885
	9431	4,721247	10293	4,677963

Auf dem Strom wurden übergeschlagen:

	1845.			1846.	
zu Berg	59451 Ctr.	187976	216147	97000	zu Berg
zu Thal	128525 „			119147	zu Thal
		4,909223	4,894110		

Folgende Aufstellung gibt eine Uebersicht der zu Cöln angekommenen Haupthandelsartikel in den Jahren 1846, 1849 und 1850.

	Angekommen: zu Thal. 1846.	zu Thal. 1849.	zu Thal. 1850.	zu Berg. 1846.	zu Berg. 1849.	zu Berg. 1850.
Eisen, fertiges . .	70103	18398	28415	10779	1106	—
„ rohes . .	2040	2521	2035	17962	1496	2578
Blei	—	—	—	18556	4719	—
Salz	—	—	—	31746	39329	44479
Steinkohlen . . .	—	38736	17962	507282	755648	894748
Hausteine	280846	80837	100458	—	—	—
Mauer- und Pflastersteine . . .	389258	335093	465620	—	—	—
Mühlsteine . . .	—	—	12306		—	—

	Angekommen:					
	zu Thal.			zu Berg.		
	1846.	1849.	1850.	1846.	1849.	1850.
Traß und Tuffsteine	—	—	28803	—	—	—
Schiefersteine . .	—	—	14867	—	—	—
Bau- und Nutzholz	78750	5363	6540	—	—	—
Bretter	117094	37403	28526	—	—	—
Brennholz . . .	27506	32810	24127	—	—	—
Getreide: Weizen .	—	53983	38848	18095	165469	—
Roggen	—	12631	146886	465698	19692	—
Gerste .	—	33933	41379	27472	—	—
Mehl .	15638	9668	17403	—	—	—
Obst, frisches . .	12594	25491	—	—	—	—
Kartoffeln u. Gemüse	98156	25991	44827	—	—	—
Reis	—	—	—	15251	16955	46451
Rüböl	—	—	—	28097	1939	—
Anderes Oel . .	—	—	—	—	21684	—
Wein	133246	150584	152171	—	—	3383
Weingeist	—	—	—	42729	1865	—
Thran	—	—	—	40251	44755	—
Harz	—	—	—	—	13819	—
Rübsaat	—	—	—	—	13558	—
Häute	—	—	—	13711	17029	—
Glas	—	10039	—	—	—	—
Papier	11687	11392	—	—	—	—
Pottasche	—	7663	—	—	—	—
Wolle	4325	4629	7425	—	—	2135
Tabak	—	21449	23250	26178	16471	13247
Farbholz	—	—	—	—	17076	—
Baumwolle	—	—	—	—	4166	—
Twiste	—	—	—	—	4332	—
Caffee	—	—	—	76699	130400	75456
Zucker, roher . .	—	—	—	196740	285038	269868

Mehrere Lücken mußten aus Mangel zuverlässiger Zahlenangaben unausgefüllt bleiben.

Düsseldorf.

Düsseldorf, bis zum Jahre 1802 Festung, ist als Hafenplatz für die Fabrikbezirken des Bergischen Landes (Elberfeld, Barmen, Solingen, u. s. w.), mit denen es durch die Eisenbahn in unmittelbarer Verbindung steht, zu betrachten, (nebst Cöln.)

Folgendes war der Hafenverkehr zu Düsseldorf in den drei letzten Jahren:

	1849.	1850.	1851.
Zufuhr zu Berg:	Ctr.	Ctr.	Ctr.
von Rotterdam	239011	267467	250317
„ Amsterdam	62411	70454	72343
„ Antwerpen	8829	8738	19121
„ Dordtrecht	58435	47986	50120
„ Emmerich u. Zwischenorten	24656	19507	22755
	393342	414152	414656
Steinkohlen von der Ruhr .	118632	134242	116138
Salz von der Lippe, Steine rc.	25824	15316	106796
	537798	563700	637590
Zufuhr zu Thal:			
Handelsgüter	131990	188649	171518
Getreide	37180	151953	102051
Bauholz und Bretter . . .	78556	147569	168321
Bausteine, Obst, Kartoffeln rc.	187504	178799	201373
	435230	666970	643263
Gesammteinfuhr	973028	1,230670	1,280853*)

*) Darunter mit Dampfkraft im J. 1849 374509 Ctr.
1850 420626 „
1851 622742 „

BIBL. UNIV.
GENT

Abfuhr zu Berg:			
Handelsgüter	54973	67963	73516
Getreide, Kartoffeln ꝛc. . .	2564	—	1550
Steinkohlen von der Eisenbahn	69674	166338	228207
	127211	234301	303273
Abfuhr zu Thal:			
Handelsgüter	63352	79254	98713
Getreide	7308	2240	1214
Steinkohlen von der Eisenbahn	3872	—	17920
Kalk, Holz, Bretter	25380	35067	27085
	99912	116561	144932
Gesammtausfuhr	227123	350862	448205
Gesammtverkehr (Ein- u. Ausf.)	1,255926	1,581541	1,729058
			in 4126 Schiffen.

	zu Berg	zu Thal.
Im Jahre 1845 war die Zufuhr	856010 Ctr.*)	679916 Ctr.
die Ausfuhr	70647 „	135723 „
	926657	815639
	Zusammen 1,742296.	

*) Darunter 446338 Ctr. Steinkohlen,
9384 „ Salz von der Lippe,
352271 „ Handelsgüter.

Duisburg.

Diese alte Reichs- und Handelsstadt, einst Mitglied der Hansa, jetzt Sitz eines Haupt-Steuer-Amts, ist in der neueren Zeit wieder sehr im Aufblühen, und hat im Steinkohlenhandel (rheinaufwärts) bereits Ruhrort überflügelt.

Die Stadt liegt eigentlich mehr an der Ruhr, als am Rhein, denn von der Ruhr ist sie bloß 1/4 Stunde entfernt, vom Rhein aber 1/2 Stunde. Auch ist es erwiesen, daß in früheren Jahren die Ruhr die Mauern von Duisburg bespülte, wie noch aus den eisernen Mauerringen am Stapelthore (zum Befestigen der Schiffsseile) ersichtlich.

Ein Kanal führt oberhalb Ruhrort aus der Ruhr nach Duisburg, und ein zweiter Kanal (Rheinkanal) von Duisburg in den Rhein. Zwischen beiden Kanälen *) be-

*) Der Rheinkanal wurde in den Jahren 1828—30, der Ruhrkanal in den J. 1841—44 von zwei besonderen Gesellschaften auf Actien gebaut. Ersterer hat in der Sohle eine Breite von 24 F., der Ruhrkanal eine Sohlbreite von 42 F. Beide Kanäle sind so tief, daß sie bei jedem Wasserstande für die größten beladenen Schiffe fahrbar sind. Den Rheinkanal hinauf fahren die beladenen Rhein-

findet sich (zu Duisburg) der Ruhrhafen, ein großes Bassin mit 2 Schleusen, einer einfachen Sperrschleuse, und einer doppelten (Ruhrschleuse), die Sperrschleuse mit dem umgebenden Dammdeich schützen die Stadt vor Ueberschwemmungen, und Kohlenmagazinen zu beiden Seiten, wo die Ruhrorter Steinkohlen sortirt und gemischt (die magern mit den fetten) und weiter verschifft werden. Von diesem Bassin aus geht eine kleine Zweigbahn in die Cöln-Mindner Eisenbahn, womit sonach Duisburg in directer Verbindung steht und die Aussicht eines steigenden Handelsverkehrs hat.

Außer seinem Steinkohlenhandel besitzt Duisburg 3 bedeutende Tabaksfabriken mit Dampfmaschinen, und 3 kleinere, in denen 5 bis 600 Menschen beschäftigt sind. Darunter gehört namentlich die von Arnold Böninger u. Comp.

---

schiffe bis zur Stadt, wo die hauptsteueramtlichen Gebäude und Abfertigungsanstalten liegen, mit eisernem Krahnen und einer Wippe. Eine zweite Wippe dient als Hebemittel für die (zu Wasser) abgehenden Güter. Auf dem Schiffswerft am Rheinkanal (woselbst ein Krahn, der 800 Ctr. hebt) werden größere Rhein- und Dampfschiffe gebaut und reparirt.

Zwei andere Schiffswerfte gibt es am Ruhrhafen. Auf ihnen wird hauptsächlich der Bau und die Reparatur von Ruhrschiffen betrieben. Die Kohlenmagazine des Ruhrhafens enthalten zusammen einen Flächenraum von 5000 Ruthen. Die Ruhrkohlen werden in Ruhrschiffen von 2000 bis 2500 Ctr. nach Duisburg gebracht, und wenn nicht in die Magazine, sofort im Hafen in die zur Weiterbeförderung dienenden Rheinschiffe von Bord zu Bord übergeworfen. Mitunter fahren auch die Ruhrschiffe unmittelbar durch nach dem Rhein, namentlich die sogenannten Rüderchen, welche zur Rhein- und Ruhrfahrt geeignet sind. Durch den Ruhrkanal gehen im Durchschnitt der 5 letzten Jahre jährlich an 4000 Kohlenschiffe.

zu den größten am Rhein, die allein über 250 Arbeiter beschäftigt (für Cigarren und Rolltabak), und ein eigenes Seeschiff zwischen Newyork und Bremen für die Einfuhr ihrer Rohtabake unterhält (sie verarbeitet jährlich mehr als 30,000 Ctr. Tabak); ferner 2 große Zuckerfabriken mit 3 bis 400 Arbeitern (für Colonialzucker), die jedoch in den letzten Jahren, gleich den Cölnern, etwas abgenommen haben. Außerdem zählt Duisburg mehrere chemische Fabriken, 4 Baumwollfabriken und ein Hochofenwerk, die zusammen an 600 Arbeiter beschäftigen. Auch der Speditionshandel nach Holland und dem nördlichen Deutschland, und der Holzhandel ist daselbst von Bedeutung; letzterer wird von 6 Häusern betrieben, die eigene Holzschneidereien (Dampf- und Freisägen) besitzen.

Erwähnenswerth ist noch Duisburgs wohl fundirtes (protestantisches) Gymnasium mit ausgezeichneten Lehrern an der Spitze. Die alte Universität dieser Stadt ist aufgehoben.

Der Verkehr auf dem Rhein- und Ruhrkanal war im Jahre 1851 wie folgt:

a Rheinkanal. Es kamen nach Duisburg aus dem Auslande:

	59140	Ctr.	rohe amerikan. Tabaksblätter,
	68901	„	Rohzucker für Siedereien,
	24031	„	Caffee,
	306639	„	Gegenstände anderer Art.
	458711	Ctr.	
Inlande:	914600	„	(freier Verkehr)
Zusammen	1,373311	Ctr.	

am Schlusse 1851 lagerten in den amtl. Niederlagen 33219 Ctr.

An Eingangsabgaben (Zoll) wurden im Jahr 1851 erhoben 739732 Thlr. Pr. Crt.

b. Ruhrkanal. Die Anfuhr von Steinkohlen durch den Duisburger Ruhrkanal betrug im J. 1851 6,505231 Ctr.

Anfuhr durch den Duisburger Ruhrkanal im J. 1851	6,505231 Ctr.
pr. Eisenbahn	565660 „
	7,070891 Ctr.
Die Abfuhr von Steinkohlen betrug . . .	7,171832 „

Die Kohlenanfuhr durch den Duisburger Ruhrkanal betrug

im Jahre 1846 . .	3,022802 Ctr.
1847 . .	6,026512 „
1849 . .	5,678801 „
1850 . .	7,426208 „

Die Abfuhr aus den Magazinen zu Duisburg betrug

im Jahre 1846 . .	3,366374 Ctr.
1847 . .	5,757714 „

Die Steinkohlen aus den Landzechen des Essener Reviers kommen auf der Cöln-Mindener Eisenbahn an, werden auf der vorerwähnten Zweigbahn nach dem Ruhrhafen von Duisburg, und hier in die Magazine gebracht, oder sogleich von den Waggons in die Rheinschiffe überladen. Diese Kohlen sind fetter als die Ruhrkohlen und werden gewöhnlich hier mit den letzteren gemischt.

Ruhrort.

Dieser Hafen liegt an der Mündung der Ruhr in den Rhein und besitzt ein schön gemauertes Ufer, große Kohlenmagazine, Docks und Werften für den Schiffsbau, besonders für Dampfschiffe, Maschinenwerkstätten ꝛc. Eine Dampffähre unterhält die Verbindung mit dem jenseitigen linken

Rheinufer (Homberg), von wo die Eisenbahn nach Crefeld in die Aachen-Düsseldorfer Bahn führt. Anfangs November 1852 wurden zu Ruhrort die ersten Versuche gemacht, um beladene Eisenbahnwagen überzuschiffen (von der diesseigen Bahn auf die jenseitige), die zur vollen Zufriedenheit ausfielen.

In Ruhrort haben bedeutende Kaufleute und Schiffsinhaber ihre Besitzungen, worunter sich besonders Franz Haniel (mit 3 Dampfschleppern), und die Ruhrorter Gesellschaft (mit 5 Dampfschleppern) auszeichnen.

Der Kohlenverkehr nach Holland ist von Ruhrort aus weit stärker als von Duisburg. Die Wasserfracht von Ruhrort bis Schiedam (unterhalb Rotterdam) beträgt bloß 1½ Sgr. vom Ctr. Dagegen schickt Duisburg mehr Kohlen rheinaufwärts. (S. weiter unten „Steinkohlenverkehr auf der Ruhr.")

Folgende Aufstellung zeigt den zunehmenden Güterverkehr auf der Ruhr in den letzten 3 Jahren (ohne Steinkohlen):

	1849.	1850.	1851.
Zufuhr	Ctr.	Ctr.	Ctr.
im Hafen von Ruhrort zu Thal	244979	528184	714799
zu Berg	362929	758550	761148
	607908	1,286734	1,475947
Abfuhr			
im Hafen von Ruhrort zu Thal	175744	217757	237817
zu Berg	34083	44260	121201
	209827	262017	359018
Gesammtzahl der Zu- und Abfuhr zu Berg und Thal . . .	817735	1,548751	1,834965

Die Zahl der zu Ruhrort angekommenen Schiffe betrug

im J. 1849	3376
1850	4145

Die Gesammtschiffbewegung auf der Ruhr

im J. 1849	7317 Fahrzeuge
1850	9720 "

Die Einnahme betrug

	an Ruhrschifffahrtsabgaben	an Hafengebühren
im J. 1849	Rthlr. 77440	Rthlr. 12490
1850	" 103347	" 15055

Ein großartiges Werk mit Maschinenfabrik, woselbst auch viele Locomotiven gebaut werden, befindet sich in der Nähe von Ruhrort (zu Sterkerade) mit 600 Arbeitern.

Die Eisenfabrikation in den Steinkohlenrevieren am preußischen Niederrhein (rechten und linken Ufer) ist seit 1851 sehr im Zunehmen, und die großen Hüttenwerke für Schienen, Bleche, Räder, Achsen, Eisenbahnwagen, Locomotiven, Dampfkesseln und Dampfmaschinen sind vollauf beschäftigt.

Wesel.

Wesel ist durch die Lippe (an deren Mündung es liegt) der Hauptrheinhafen für Westphalen. Eine 188 F. lange hölzerne Brücke von 6 Jochen, auf 2 steinernen Landpfeilern ruhend, führt hier über die Lippe. Der Hafenverkehr zu Wesel in den 3 letzten Jahren erhellt aus folgender Aufstellung:

	1849. Ctr.	1850. Ctr.	1851. Ctr.
Ankunft zu Berg:			
aus den Niederlanden (Rohzucker, Caffee, Thee, Baumwolle, Twiste, Oelsaat ꝛc.) . . .	107661	104381	133513
aus dem Inlande (Getreide, Steine ꝛc.)	7349	2966	5076
durch Dampfschiffe	15758	22171	23750
	130768	129518	162339
zu Thal:			
Steinkohlen, Steine, Kalk, Salz, Tannenholz, Bretter ꝛc. . .	485275	425858	580829
durch Dampfschiffe	28030	33238	35638
	513305	459096	616467
Gesammtzahl der Ankunft zu Berg und Thal	644073	588614	778806
Abgang zu Berg:			
Getreide, Salz, Rohzucker, Kaffee, Oel, Eisen ꝛc.	360254	217838	334688
durch Dampfschiffe	25285	28652	32025
	385539	246490	366713
zu Thal:			
Holz, Getreide, Gemüse . .	437120	509306	515650
durch Dampfschiffe	11307	8983	18418
	448427	517289	534068
Gesammtzahl des Abgangs zu Berg und Thal	833966	763779	900781
Gesammtverkehr . .	1,478039	1,352393	1,679587

Im Jahre 1845 kamen an	zu Berg	112607	Ctr.
	zu Thal	865990	„
gingen ab	zu Berg	421706	„ *)
	zu Thal	206615	„
		1,606918	Ctr.

*) Darunter 155135 Ctr. Salz aus der Lippe.

ed by Google

In die Lippe gingen von Wesel aus im Jahre

	1850.	1851.
	120525 Ctr.	118940 Ctr.

Darunter waren im Jahre 1850
34230 Ctr. Handelsgüter,
11880 „ Roheisen,
31571 „ Steine,
7719 „ Bretter,
7915 „ Leinsaat rc.

Aus der Lippe kamen zu Thal nach Wesel	704195 Ctr.	714944 Ctr.
Zusammen	824720 Ctr.	833884 Ctr.

Darunter waren im Jahre 1850
408600 Ctr. Holz (Eichen),
232694 „ Salz (in Säcken von 205 Pfd.)
47656 „ Getreide,
6311 „ Lohrinde rc.

(Siehe weiter unten Güter-Verkehr auf der Lippe.)

Verkehr auf den Haupt-Nebenflüssen des Rheins.

(Neckar, Main, Lahn, Mosel, Ruhr und Lippe.)

Neckar.

Güter-Verkehr auf dem Neckar *).

Nach den Registern des Neckarzollamts zu Mannheim gingen zu Berg (den Neckar hinauf):

1840.	1841.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
631938	772457	1,290300	932161	725753	1,048010	1,379222
kamen zu Thal (den Neckar herab):						
434200	443787	2,176195	1,776870	1,300124	1,716627	2,154909
1,066138	1,216244	3,466495	2,709031	2,025877	2,764637	3,534131

Im Jahre 1850 waren die wichtigsten Artikel auf dem Neckar:

bei der Thalfahrt:

164937 Ctr. Getreide.
14961 „ Mehl.
26071 „ Oelkuchen.
282876 „ Salz (im Jahre 1847: 320617 Ctr.).

*) Vergleiche damit Mannheim S. 44.

Bei der Thalfahrt:

12467	Ctr. gedörrtes Obst.
193469	„ Dunggyps.
897180	Steine zum Bauen.
49466	Steine, behauene (im Jahre 1847: 1,476500 Steine).
6455	Klafter Brennholz (im Jahre 1849: 5781 Klafter, im Jahre 1847: 7580 Klafter.)
708820	Stück Bordholz (im Jahre 1849: 487618 Stück), (im Jahre 1847: 752304 Stück).
3377	Stück Eichen-Stammholz (im Jahr 1849: 1435 Stück),
6763	Stück Tannen-Stämme (im Jahre 1849: 58311 Stück).

Bei der Bergfahrt:

59656	Ctr.	Kaffee	(im Jahre 1847:	29160 Ctr.).
307871(?)	„	Zucker	(„ „ „	84520 „).
1,348940(?)	„	Steinkohlen	(„ „ „	401030 „).
57944	„	Eisen	(„ „ „	68248 „).
5020	„	Eisenschienen.		
7333	„	Alaun.		

(Im Jahre 1847: 11735 Ctr. Tabak.)

Durch die Neckar-Dampfboote wurden im 1850 befördert zwischen Heilbronn und Heidelberg:

zu Thal	21500	Personen.	3769 Ctr.	Güter.
zu Berg	9167	„	2909 „	„
	30667	Personen.	6678 Ctr.	Güter.

Zwei neue Dampfboote kamen im Jahre 1852 hinzu. (S. vorher S. 51.)

Das erste dieser neuen Boote, die „Stadt Heilbronn", machte am 22. April 1852 seine Probefahrt von Heilbronn nach Heidelberg. Es ist 16 Fuß länger als die übrigen Neckardampfboote, auch etwas breiter.

Im Jahre 1851 beförderte die Neckar-Dampfschiff-Gesellschaft vom 2. März bis 8. December

in 385 Fahrten	37175 Personen,		
" " "	15023 Ctr. Güter.		
Die Einnahme betrug für	Personen	fl. 52870.	1.
" " " "	Güter	fl. 5405.	56.
		fl. 58275.	57.

Ortsverkehr von Heilbronn.

Nach den Tabellen des Königl. Würtembergischen Hauptzollamtes kamen nach Heilbronn:

	1849.	1850.
auf dem Neckar zu Berg:	350743 Ctr.	457053 Ctr.
gingen ab zu Thal:	283038 "	437259 "
	633781 Ctr.	894312 Ctr.

Auf der Würtembergischen Eisenbahn kamen

nach Heilbronn im J. 1850	145869 Ctr.
gingen ab von " " "	358461 "
	504330 Ctr.

ohne die Eilgüter, und ohne den bedeutenden Landverkehr nach und von Franken, Baiern u. s. w., zusammen wohl über 500,000 Ctr.

Im Jahre 1847 kamen zu Berg 395312 Ctr. (in 620 Schiffen, 811 Nachen und 226 Dampfbooten), darunter im freien Verkehr 325380 Ctr.

Im Jahre 1847 gingen zu Thal 193306 Ctr. (in 309 Schiffen, 424 Nachen und 226 Dampfbooten), darunter im freien Verkehr 193232 Ctr.

Unter den angekommenen im Jahre 1847 waren:

5811	Ctr. aus	Amsterdam.
28672	" "	Rotterdam.
78027	" "	Cöln.
56225	" "	Mannheim.
195856	"	landwirthschaftliche Rohstoffe ꝛc.

Unter den abgegangenen im Jahre 1847 waren:

4	Ctr. nach	Amsterdam.
279	„ „	Rotterdam.
3686	„ „	Cöln.
7996	„ „	Mannheim.
176534	„	landwirthschaftliche Erzeugnisse ꝛc.

Ausführlicheres hierüber und über den Verkehr zu Cannstatt von 1821 bis 1849, siehe meine „statistische Uebersicht der Neckarschifffahrt und Flößerei, Frankfurt 1850," woselbst auch die verschiedenen Flußgebiete angegeben sind.

Wie unternehmend die Heilbronner Kaufleute sind, geht daraus hervor, daß sie noch im Sommer 1852 eine directe Beurtfahrt nach Amsterdam eingerichtet haben.

Die Hasmersheimer Neckarschiffe fahren bis nach Holland. (S. Segelschifffahrt.)

Neckarzölle.

Im Jahre 1835 fand eine Uebereinkunft zwischen den Uferstaaten: Würtemberg, Großherzogthum Hessen und Baden, wegen Ermäßigung der Neckarzölle statt. Seitdem sind auf der würtembergischen und hessischen Flußstrecke die Zölle ganz abgeschafft, und der Neckarzoll nur noch von Baden erhoben worden (zu Neckar-Elz, Heidelberg und Mannheim). Vom 5. Jan. 1852 an hat Baden den Neckarzoll für Güter, welche der ganzen Gebühr unterliegen, zu Berg von 4 kr. auf 3 kr. und zu Thal von 3 kr. auf 4 kr. pr. Ctr. herabgesetzt.

Landwirthschaftliche Erzeugnisse sind frei oder doch nur sehr unbedeutend beschwert.

Main.

Der Main ist in Bezug auf Schiffbarkeit, Güterverkehr und Flößerei der bei weitem wichtigste Strom unter den Nebenflüssen des Rheins. Er wird von Mainz bis nahe an die böhmische Grenze (Bamberg) *) von Schiffen von 2000 Ctr. und darüber (bei gutem Wasserstande) befahren,

Im Jahre 1851 war die beförderte Gütermenge 2,243395 Ctr., im Jahre 1850 2,119009 Ctr. Auch die Holztransporte waren bedeutender. Es befuhren im J. 1851 109 Floße mehr als 1850.

Die Wasserfracht von Mainz nach Nürnberg beträgt für die höchste Tarifklasse 46 kr., nach Regensburg 52 kr. vom Ctr. (ohne Kanalgebühren), während die Landfracht bloß von Würzburg nach Regensburg 1 fl. 24 kr. pr. Ctr. beträgt.

*) Bamberg besitzt 20 eigene Schiffe von 1000 bis 2000 Ctr., und 9 Schiffe von 2000 bis 2784 Ctr. Die großen Schiffe fahren im Frühjahre sehr oft mit voller Ladung nach Frankfurt und Cöln. Bamberg liegt eigentlich an der Regnitz, 3/4 St. von deren Ausmündung in den Main. Die Regnitz ist hier breiter wie der Main, oberhalb Bamberg aber nur für Kähne schiffbar. Der Main-Donaukanal fängt zu Bamberg an, berührt die fabrik- und gewerbreichen Städte Erlangen, Fürth und Nürnberg, und mündet zu Kehlheim (5 St. oberhalb Regensburg) in die Donau. (Ueber den Verkehr auf dem Main-Donaukanal s. Donau). Dieses Unternehmen hat sich, in Bezug auf Zufuhrerleichterung von Rohstoffen für den Gewerbbetrieb und Ackerbau, für Lebensmittel, Brennstoffe ꝛc., auf das schönste bewährt, und wird es ohne Zweifel noch mehr. Auch als Wasserverbindungsglied zwischen Rhein und Donau (Holland und Oesterreich) ist der Main-Donau-Kanal bereits von Wichtigkeit.

eine Strecke von 49 d. M. (der Flußlänge nach), nämlich

von Bamberg bis	Schweinfurt	9	Meilen,
„	Kitzingen	5	„
„	Würzburg	4	„
„	Lohr	7	„
„	Aschaffenburg	13	„
„	Frankfurt	6	„
„	Mainz	5	„
		49	Meilen.

Den Main theilt man in

den Obermain, von Bamberg bis Würzburg,

den Mittelmain, von Würzburg bis Aschaffenburg, zuweilen auch nur bis Miltenberg,

den Untermain, von Aschaffenburg bis Mainz.

Zwischen Schweinfurt und Aschaffenburg macht der Main sehr große Krümmungen (besonders zwischen Carlstadt und Aschaffenburg), die wegen der hohen Uferberge zu beiden Seiten (am linken Ufer reichen solche bis Miltenberg) nicht umgangen werden können. Dagegen fanden am Obermain mehrere bedeutende Durchstiche statt. Auch bei Eltmann (oberhalb Schweinfurt) wurde ein 2800 F. langer und 45 F. breiter Kanal im J. 1836 zur Umgehung des Wehrs gebaut.

Hierüber, sowie über Flußbauten, Brücken, Tiefe, Gefälle &c. habe ich mich bereits in meinem früheren Werke „Statistische Uebersicht der Mainschifffahrt und der Flößerei im J. 1840, nebst einigen Worten über Frankfurts Handel der Vorzeit und seine Messen. Mit einer Karte des Main-

stroms und des Main-Donau-Kanals. Frankfurt 1841" ausführlich geäußert, worauf ich hiermit verweise.

Schifffahrtshemmnisse im Main sind noch die Wehre zu Kitzingen und zu Würzburg. Auch ist noch ein Mangel an guten Winterhäfen zwischen Bamberg und Frankfurt fühlbar.

Main-Flußgebiete.

Der Main durchfließt größtentheils Bairisches Gebiet. Am rechten Ufer erstreckt sich die Bairische Grenze bis in die Gegend von Frankfurt (1 St. oberhalb Hanau); und am linken Ufer bis 1 St. unterhalb Aschaffenburg, mit dazwischen liegendem Badischem Gebiete, das sich von oberhalb Wertheim bis unterhalb Freudenberg (7 St.) hinzieht, Miltenberg ist wieder Bairisch.

Das Großherzogthum Hessen besitzt am linken Mainufer 12 St. Flußlänge, nämlich von oberhalb Seligenstadt bis zur Mündung des Mains (Mainspitze), mit Ausnahme des zwischenliegenden Frankfurter Gebiets von 2½ St., und eines kleinen zu Nassau gehörigen Antheils von ½ St. (gegen Höchst über, mit dem Dorfe Schwanheim).

Am rechten Ufer besitzt

das Kurfürstenthum Hessen 5 St. Flußlänge (von unterhalb Dettingen bis zur Mainkur);

die freie Stadt Frankfurt 2 St. (von unterhalb der Mainkur bis halbwegs Höchst;

das Herzogthum Nassau 6 St. (von oberhalb Griesheim bei Höchst, bis unterhalb Hochheim.

Kostheim, an der Mainmündung, gehört noch zum Großherzogthum Hessen (Mainzer und Casteler Rayon). Durch eine fliegende Brücke steht Kostheim in Verbindung mit dem linken Mainufer, als kürzester Weg zwischen Mainz und Darmstadt. Die Mündung des Mains beträgt an der Mainspitze (Mainz gegenüber) 960 F.

Mainzölle.

Zur Regulirung der Schifffahrts-Abgaben auf dem Main wurde im Jahre 1846 zwischen den verschiedenen Uferstaaten eine provisorische Uebereinkunft abgeschlossen, wonach vom 1. Juni 1846 an die bis dahin bestandenen Mainzölle auf folgende Sätze ermäßigt wurden:

	volle Gebühr vom Zoll-Ctr.	1/4 Gebühr vom Zoll-Ctr.	1/10 Gebühr vom Zoll-Ctr.
In Höchst (Nassau) . . .	1 1/4 Kr.	5/16 Kr.	1/16 Kr.
„ Frankfurt	1 1/4 „	5/16 „	1/16 „
„ Hanau (Kurhessen) .	3/4 „	3/16 „	3/80 „
„ Steinheim (Gr. Hessen)	1/2 „	1/8 „	1/40 „
„ Wertheim (Baden) .	2 1/2 „	3/4 „	3/20 „

Von Mainz bis Würzburg betragen sonach die Mainzölle von den der vollen Gebühr unterworfenen Gütern 6 1/4 kr. pr. Ctr.

Von befrachteten Schiffen wird eine sogenannte Recognitionsgebühr (Schiffszoll) erhoben, nach der Größe der

Schiffe (nicht nach der Ladung, sofern diese 300 Ctr. und darüber beträgt):

Ladungsfähigkeit.	in Wertheim		in Steinheim		in Hanau		in Frankfurt		in Höchst	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
von 600 Ctr. und unter 1000 Ctr.	—	40	—	8	—	12	—	20	—	20
„ 1000 „ „ „ 1500 „	1	40	—	20	—	30	—	50	—	50
„ 1500 „ „ „ 2000 „	2	40	—	32	—	48	1	20	1	20
„ 2000 „ „ „ 2500 „	3	40	—	44	1	6	1	50	1	50
„ 2500 „ „ „ 3000 „	4	40	—	56	1	24	2	20	2	20
„ 3000 „ „ „ 3500 „	5	40	1	8	1	42	2	50	2	50
„ 3500 „ „ „ 4000 „	6	40	1	20	2	—	3	20	3	20
„ 4000 „ „ „ 4500 „	7	40	1	32	2	18	3	50	3	50
„ 4500 „ „ „ 5000 „	8	40	1	44	2	36	4	20	4	20
„ 5000 und darüber.	9	40	1	56	2	54	4	50	4	50

Baiern, das die größte Flußstrecke besitzt (über $^3/_4$ der schiffbaren Flußlänge), hat seine Mainzölle schon seit dem Jahre 1818 aufgehoben. Warum aber Baden für seine kurze Uferstrecke von 7 Stunden noch so hohe Ansätze macht (mehr als das Doppelte von Nassau und Hessen-Darmstadt, die doch weit mehr Flußgebiet besitzen), ist nicht wohl begreiflich. Im October 1851 wurde zwar der Wertheimer Zoll um $^1/_2$ kr. pr. Ctr. ($2^1/_2$ statt 3 kr.) ermäßigt, aber es ist dieß noch immer in keinem gleichmäßigen Verhältniß zu den übrigen Uferstaaten. Im Ganzen ist noch die untere Mainschifffahrt jährlich für mehr denn 100,000 Thaler

BIBL. UNIV.

Preußisch belastet, (der Nassauische Main-Zoll zu Höchst betrug im Durchschnitt der Jahre 1802 bis 1845 fl. 46212. jährlich); eine Besteuerung, die nicht nur an sich sehr drückend, und in Bezug auf die freie Concurrenz der Eisenbahnen, sehr ungerecht, sondern auch besonders nachtheilig ist durch den Aufenthalt an den verschiedenen Zollämtern, und durch die Formalität der Erhebung. Nur zu Gunsten der Dampfschiffe sind einige wesentliche Erleichterungen eingetreten. Möchte doch die in den Staatsverträgen so oft ausgesprochene Freiheit der deutschen Ströme endlich eine Wahrheit werden!

Main-Dampfschifffahrt.*)

Auf dem Main fahren gegenwärtig (1852) 11 Dampfboote. Darunter befinden sich 9 Bairische oder Würzburger (7 für Reisende und Güter, und 2 bloß für Güter), nebst 3 eisernen Schleppkähnen zu 250 Ctr., ferner 2 Frankfurter (Gebr. Ohlenschlager, Delphin No. 1 u. 2 für Personen und Güter). Schleppdampfschiffe fahren in der Regel nicht weiter als bis Frankfurt herauf, und nur bei gutem Wasserstande. Von den 4 Bair. Passagierdampfbooten, die regelmäßig täglich zwischen Würzburg und Frankfurt (und Mainz) fahren, sind 3 mit oscillirenden englischen Doppelmaschinen versehen, aus der Fabrik von Penn u. Sohn in Greenwich (bei London). 1 Lokalboot fährt täglich zwischen Kitzingen und Würzburg, und eins täg-

*) Vergl. damit vorher Rheindampfschifffahrt.

lich zwischen Hanau, Frankfurt nnd Mainz. (Von Kitzingen bis Mainz rechnet man 76 Wasserstunden.) Seit 1852 geht auch ein bair. Maindampfschiff in den Oberrhein (nach Ludwigshafen), und eines in den Unterrhein (nach Cöln). Letzteres wöchentlich zweimal. Hauptstation Frankfurt.

Die 2 Frankfurter Dampfboote fahren 1) zwischen Frankfurt und Bingen, und 2) zwischen Frankfurt und Ludwigshafen. Diese beförderten im J. 1850

zwischen Frankfurt, Mainz u. Bingen	41575	Pers. u.	48932	Ctr. Güter
„ Bingen, Mainz u. Ludwigsh.	19033	„ „	27451	„ „
	60608	Pers. u.	76383	Ctr.

(Jahresbericht für 1850 S. 10.)

Die Würzburger Dampfschifffahrtgesellschaft beförderte

im J. 1850 (durch 7 Boote)	104722	Pers. u.	71396	Ctr. Güter
im J. 1851 (durch 9 Boote)[1]	130313	„ „	75896	„ „

(in 734 Fahrten).

Diese vertheilten sich im Jahre 1850 wie folgt:

					Fahrten.
zwischen Bamberg u. Schweinfurt	5317	Pers. u.	1739	Ctr.	(in 90)
„ Würzburg u. Kitzingen[2]	21019	„ „	786	„	(in 183)
„ Würzb., Frankf. u. Mainz	78386	„ „	68871	„	(in 326)
	104722		71396		

In den vorhergehenden Jahren war der Betrieb wie folgt:

im J. 1842	13773	Pers.	. . . .		in 102 Fahrten
1843	63572	„	u.	15883 Ctr. Güter	„ 338 „
1844	89217	„	„	27201 „ „	„ 602 „
1845	103037	„	„	38937 „ „	„ 456 „
1846	117264	„	„	41749 „ „	„ 503 „
1847	117612	„	„	58855 „ „	„ 509 „
1848	84217	„	„	42344 „ „	„ 492 „
1849	84140	„	„	55350 „ „	„ 581 „

---

[1]) 2 sind bloß für Güter.

[2]) Im J. 1852 fuhr kein Boot zwischen Würzburg u. Kitzingen.

Nach der amtlichen „Darstellung der Verwaltungsergebnisse von dem Betriebe der Main-Dampfschifffahrt-Gesellschaft im Jahre 1851 (Würzburg im April 1852)" kamen auf den Schiffsdienst

im Jahre 1850	65315	Ctr.	Steinkohlen	im Preis von	44401 fl.
1851	67161	„	„	„ „ „	40177 „

Die 9 Dampfboote kosteten zusammen 321481 fl. 17 kr. Die 2 älteren Dampfboote „Therese" und „Ludwig" wurden im Jahre 1852 umgebaut. Der Kostenanschlag dafür betrug 26420 fl.

Ausgegeben waren im Ganzen von dieser Dampfschifffahrt-Gesellschaft Anfangs 1852 1862 Actien von 250 fl., zusammen 465000 fl.

Im Jahre 1852 fand eine bedeutende Zunahme der Güter statt. Vom Mai bis October 1852 wurden zu Frankfurt wöchentlich über 2000 Ctr. übergeschlagen, daher die Dampfboote nach und von Cöln künftig täglich gehen sollen.

Folgende Aufstellung enthält die Schifffahrtsbewegung auf der untern Mainstrecke (zwischen Frankfurt und Mainz) in den letzten 20 Jahren, nach den mir gewordenen Mittheilungen des Herzoglich Nassauischen Main-Zollamts zu Höchst, auf den Grund der Zollregister, wie sie bei dem Herzoglich Nassauischen Staatsministerium (Abtheilung der Finanzen) in Wiesbaden vorliegen.

Ueberblick aller Güter,

welche innerhalb der letzten 20 Jahre an der untern Mainzollstätte zu Höchst vorbeigingen, zu Thal wie zu Berg (ohne Floß- und Werkholz).

Jahr.	Wein.	Colonialwaaren und sonstige Kaufmannsgüter. 1. Klasse	2. Klasse	Güter 3. Kl. u. landwirthschaftliche Erzeugnisse.	Gesammtgüter-Zahl.	
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	
1831	88301	327476	263190	1,922063	2,501030	—
1832	115785	367401	183801	1,676723	2,343710	—
1833	94992	343491	171747	1,732684	2,342914	—
1834	121394	344874	172435	1,527564	2,166267	—
1835	121697	390680	195339	1,612558	2,320274	—
1836	151516	345363	172681	1,848447	2,518007	—
1837	100791	335662	176329	1,469476	2,099258	—
1838	94119	375570	187782	1,855525	2,512996	—
1839	97854	389032	194515	2,037030	2,718431	—
1840	95979	360787	180396	1,914963	2,552125	—
1841	111615	446465	223127	1,927631	2,708838	—
1842	104045	398625	199312	1,897495	2,599417	—
1843	120688	500864	250431	1,617759	2,489742	—
1844	83094	529338	264669	1,312071	2,189172	mit
1845	85981	489472	244229	1,516632	2,335714	Floßholz
1846	102412 [1]	—	—	—	2,597003	zusammen
1847	152861 [2]	—	—	—	3,379723	5,017872
1848	57852	—	—	—	2,597334	3,617697
1849	90113	—	—	—	2,963892	4,370218
1850	—	—	—	—	3,962223	5,980717
1851	—	—	—	—	3,270821	5,148278 [3]

[1] Im Jahre 1846 trat eine Aenderung in den Mainzöllen und in der Eintheilung der Güter ein; daher keine nähere Angaben mehr.

[2] Bei den Weinen im J. 1847 war viel 1846r; eben so im J. 1836 viel 1834r, als ausgezeichnete Jahrgänge für Speculation geeignet.

[3] Darunter waren

zu Thal	1,460889	Ctr.	im Jahre 1849.
	2,142651	„	im J. 1850 wor. 943752 Ctr. Getreide.
	1,215724	„	im Jahre 1851.
zu Berg	1,503703	„	im Jahre 1849.
	1,819572	„	im Jahre 1850.
	2,055097	„	im Jahre 1851 wor. bes. viel Getreide.

Dies ist als Ergebniß der Schifffahrt und der Flößerei auf der untern Mainstrecke (zwischen Frankfurt und Mainz) zu betrachten. Rechnet man dazu was in den Mainhäfen und namentlich in Frankfurt bleibt, und was die Taunus-Eisenbahn, seitdem der Güter-Transport auf dieser Bahn eingeführt ist, der Mainschifffahrt entführt, so kommt eine weit stärkere Zahl heraus. Im Jahre 1840 betrug die Menge der am Kurfürstlich Hess. Main-Zollamte zu Hanau vorbeigegangenen Handelsartikel und Holz 7,233019 Ctr. (nach amtlicher detaillirter Aufstellung. Siehe meine „Mainschifffahrt", S. 90).

Die Gesammtbewegung auf dem Main, einschließlich des Verkehrs zwischen den verschiedenen Mainhäfen, wird auf mindestens 10,000000 Ctr. jährlich geschätzt.

Zehnjähriger Güterverkehr auf der Taunus-Eisenbahn
(zwischen Frankfurt, Mainz, Biberich und Wiesbaden).

Jahr.	Ctr.-Zahl.	Schlachtvieh.	Baarschaften.	Personenzahl.
1842	34110	4795 St.	fl. 1,286681	809012*)
1843	40088	6069 „	„ 726869	744600
1844	60211	4800 „	„ 534186	743667
1845	103452	4797 „	„ 630046	739675
1846	161478	7192 „	„ 959802	797642
1847	336073	5458 „	„ 1,291511	742150
1848	255586	4426 „	„ 2,702641	677909
1849	312722	3490 „	„ 3,103586	725283
1850	342061	3881 „	„ 2,041918	776002
1851	351198	3296 „	„ 2,243066	805439

nebst 15585 Ctr. Reisegepäck im J. 1851.

Auf dieser Bahn sind 13 Locomotive im Dienst.

Die Gesammt-Einnahme betrug im Jahr 1851 fl. 490043. 50 kr.
Die Gesammt-Ausgabe „ „ „ „ fl. 280046. 13 kr.
Reinertrag fl. 209997. 37 kr.

---

*) Im Jahr 1841 769551, Jahr der Eröffnung.

Digitized by Google

Von den im J. 1851 beförderten Personen reisten

mit der 1. Klasse	. . . .	11808
2. „	. . . . .	94097
3. „	. . . .	162249
4. „	. . . .	537285
		805439 Personen.

Von den Frachtgütern i. J. 1851 fielen 130892 Ctr. auf Frankfurt,
111991 „ „ Mainz (Castel)
67191 „ „ Biebrich.

Der Güterverkehr auf der Taunusbahn würde, ohne dieselbe, größtentheils der Wasserstraße des Mains zufallen. Die Fracht auf der Taunusbahn beträgt bloß 1 kr. vom Ctr. auf die Wegstunde.

Stück- und Centner-Zahl

des an Höchst zu Thal vorbeigegangenen Floß- und Werkholzes.

Bretter oder Borde	1847.	1848.
(zu 15 Ctr. durchschnittl. pr. 100 St.	5,175561 St.	3,322466 St.
gerechnet, im getrockneten Zustande)	od. 776334 Ctr.	od. 498369 Ctr.
Stämme (Eichen) zu 40 Ctr. pr. Stamm	6709 St.	5843 St.
	od. 268360 Ctr.	od. 233720 Ctr.
„ Tannenmaste „ 10 Ctr. „	983 St.	694 St.
(od. Mastbäume)	od. 9830 Ctr.	od. 6940 Ctr.
Böden, gemeine, zu 50 Ctr. pr. Boden	7978 St.	3313 St.
	od. 398900 Ctr.	od. 165650 Ctr.
„ Doppel-, zu 60 „ „	988 St.	390 St.
	od. 59280 Ctr.	od. 23400 Ctr.
Pfähle, tannene, zu 10 „ pr. Tauf.	3,833855 St.	1,853020 St.
	od. 38338 Ctr.	od. 18530 Ctr.
„ eichene, zu 30 „ „	1,573000 St.	1,245000 St.
	od. 47190 Ctr.	od. 37350 Ctr.
Faßdauben (eich.) zu 50 „ „	228071 St.	78135 St.
	od. 11403 Ctr.	od. 3906 Ctr.
Kleines Faßh. (tann.) zu 10 Ctr. „	102750 St.	85708 St.
	od. 1027 Ctr.	od. 857 Ctr.
Werkholz	69487 Ctr.	31641 Ctr.
	1,680149 Ctr.	1,020363 Ctr.

Digitized by Google

	1849.	1850.	1851.
Bretter oder Borde	4,615944 St.	4,825260 St.	5,422401 St.
	od. 692391 Ctr.	od. 723789 Ctr.	od. 813360 Ctr.
Stämme (Eichen) .	6861 St.	11918 St.	8151 St.
	od. 274440 Ctr.	od. 476720 Ctr.	od. 326040 Ctr.
„ Tannenmaste	647 St.	867 St.	824 St.
(od. Mastbäume)	od. 6470 Ctr.	od. 8670 Ctr.	od. 8240 Ctr.
Böden, gemeine,	6987 St.	7314 St.	6237 St.
	od. 349350 Ctr.	od. 365700 Ctr.	od. 311850 Ctr.
„ Doppel-	634 St.	1020 St.	430 St.
	od. 38040 Ctr.	od. 61200 Ctr.	od. 25800 Ctr.
Pfähle, tannene,	2,168300 St.	2,450730 St.	2,845400 St.
	od. 21683 Ctr.	od. 24507 Ctr.	od. 28454 Ctr.
„ eichene,	753050 St.	909000 St.	913500 St.
	od. 22591 Ctr.	od. 27270 Ctr.	od. 27405 Ctr.
Faßdauben (eichene)	17193 St.	17720 St.	13325 St.
	od. 859 Ctr.	od. 886 Ctr.	od. 666 Ctr.
Kleines Faßholz . .	148299 St.	132840 St.	161152 St.
	od. 1482 Ctr.	od. 1328 Ctr.	od. 1611 Ctr.
Werkholz	29921 Ctr.	46500 Ctr.	49564 Ctr.
	1,437227 Ctr.	1,736570 Ctr.	1,592990 C.*)

Böden heißen am Main mehrere zusammengebundene Balken oder Tannenstämme. Ein gemeiner oder einfacher Boden enthält die dünnen Stämme (7, 8, 9, 10 St.) Ein Doppelboden die stärkeren Stämme (3, 4, 5 u. 6 St.)

Auf dem Neckar nennt man diese Böden „Gestöre".

Die Eichstämme werden gewöhnlich mit den Tannenstämmen zusammengebunden, da erstere, wegen ihrer Schwere, für sich allein nicht flößbar sind.

---

*) Dazu:

	1850.	1851.
Brennholz	262868 Ctr.	262159 Ctr.
alte Fässer	8291 „	8500 „
neue Fässer	4185 „	4428 „
Holzkohlen	3871 „	7252 „
hölzerne Reife aller Art	2709 „	2128 „
	281924 Ctr.	284467 Ctr.

Digitized by Google

Folgende Hauptartikel gingen zu **Berg** aus dem Rhein in den Main, an Höchst vorbei:

	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Steinkohlen, Ruhrer	917426	911445	675466	969384	905090 [1])
„ Berbacher	14930	5272	18513	80358	102877
Wein [2])	142673	52051	83398	69681	65999
Mineralwasser . .	—	—	—	5892	—
Branntwein . . .	1886	925	1531	2082	2237
Zucker	162170	110243	102276	90807	104564
Syrup	3932	2097	3761	5831	5333
Kaffee	110326	65491	112908	91308	108712
„ Cichorien= .	—	—	—	—	590
Reis	15865	2278	9193	11773	23235
Tabak	14315	17498	19805	23504	15140
Oel (ohne Vitriol= und Terpentinöl)	11352	12998	16719	13536	15335
Thran	3692	3490	5694	4411	4519
Talg	931	756	1471	1372	1372
Harz	6288	8675	17806	11534	18278
Soda	10070	5099	8718	10001	11442
Schwefel	—	—	—	—	4158
Salzpotasche . . .	4017	1452	2352	980	25
Salz	6917	1963	2052	—	117 [3])

---

[1]) Der Verbrauch von Steinkohlen in der unteren und mittleren Maingegend ist jährlich im Zunehmen.

[2]) Die Weine, die nach Frankfurt und andern Mainstädten gehen, kommen jetzt meist aus der Baierischen Rheinpfalz, dann auch aus Rheinhessen und dem Nassauischen Rheingau. Die französische Weine kommen über Straßburg den Rhein herab; die Champagner meist zu Land (über Metz und Saarbrücken). Der größere Theil der dem Main heraufkommende Wein ist für Frankfurt bestimmt, mehreres auch für Offenbach.

[3]) Salz kommt jetzt meist per Achse und per Eisenbahn von Nauheim in der Wetterau nach Frankfurt.

Digitized by Google

	1847. Ctr.	1848. Ctr.	1849. Ctr.	1850. Ctr.	1851. Ctr.
Salpeter	—	—	—	—	1733
Alaun (in Blöcken)	2947	2250	2364	3012	2947
Apotheker und Materialwaaren . .	8829	6333	7334	13714	17969
Krämereiwaaren .	8108	8678	3886	1313	2009
Leder- u. Lederwaaren [2])	8464	9088	9571	9854	14013
Häute	3919	3710	5636	14238	12101 u. 675 z. Thal
Blech- u. Blechwaaren	13906	5809	5347	12972	14076
Eisen- u. Eisenwaaren	160887	122685	158372	66635	137036 [1])
„ altes . . .	—	—	—	15015	24462
Stahl- und Stahlwaaren . . .	3325	690	988	2080	1556
Baumwolle und Baumwollenwaaren	—	—	—	—	5280
Zink und Zinkwaaren	—	—	—	2355	3600
Zinn (in Blöcken) .	3709	2346	4484	3924	4661
Blei „	4657	4455	5786	2384	4811
Eisensteine . . .	4585	12826	28512	55845	15741
Kalksteine	7750	500	—	—	—
Mühlsteine . . .	457	476	975	834	1848
Marmor, roher .	825	235	244	5785	1915
„ verarbeiteter	—	—	—	214	—
Backofensteine . .	1405	1611	380	1182	1602
Schiefersteine . .	31770	16268	20042	22586	28503
Kreide	1201	1386	760	1324	1504
Theer	4481	2398	2917	1190	6829
Hölzer, fremde, in Bl.	11217	7455	14183	21483	16364
Getreide	79201	2280	1918	87	173076
Mehl aller Art . .	—	—	—	193	1157
Kleesaamen . . .	—	—	—	1280	2917 u. 536 z. Thal
Obst, frisches . .	—	—	—	18914	26387 u. 352 z. Thal

¹) Darunter auch Schienen und Dampfmaschinen.

²) Sohlleder kömmt meist per Achse nach Frankfurt.

Digitized by Google

	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Fische, gesalzene .	—	—	—	3598	5191
Krapp	—	—	—	1952	1770
Glaswaaren . . .	—	—	—	5727	6781
Spiegel	—	—	—	3351	2615
Draht	—	—	—	5165	3610
Garne aller Art .	—	—	—	17651	15782

Im Spätsommer und Herbst 1851 kam wieder viel fremdes Getreide aus Holland, den Rhein und Main herauf, da die Preise dort billiger waren, als in den Rhein- und Maingegenden.

Zu **Thal** gingen aus dem Main in den Rhein, an Höchst vorbei, folgende Hauptartikel:

	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Getreide	130070	225557	488477	443752	139190 1)
Hülsenfrüchte . .	2001	11903	16632	46791	9593
Kartoffeln . . .	2471	5601	5134	4935	15292
Obst, frisches . .	11693	78	432	—	352
„ getrocknetes .	1156	12876	5229	3625	1063
Wein	10188	5801	6715	6863	7655
Tabak	2921	1224	1000	2640	2643
Talg	1055	687	184	441	615
Bier	9686	7048	10301	12507	13608
Hopfen	—	—	—	—	438 u. 109 z. Berg
Wolle u. Wollewaaren	4572	1982	1863	3963	2469 u. 750 z. Berg
Eisen, verarbeitetes	—	—	—	—	3436
Eisenwaaren . . .	5009	1896	2266	24308	7073
Stahlwaaren . .	1841	1303	2166	2982	1682
Holzwaaren . . .	12671	10116	15562	19425	16821

1) Das meiste zu Thal gehende Getreide kommt aus Franken. Auch Bier geht jetzt viel aus Franken (Baiern) in den Rhein, ohne was in den Main-Städten Frankfurt, Offenbach und Hanau, bleibt.

Digitized by Google

	1847. Ctr.	1848. Ctr.	1849. Ctr.	1850. Ctr.	1851. Ctr.
Krämereiwaaren .	15676	16788	15086	13292	13303
Farbwaaren . . .	—	—	—	8192	10670
Apothekerwaaren (Droguerien) . .	5637	3349	5420	5299	3718
Salz-Potasche . .	5878	7425	4938	3055	579
Pfeifen- und Töpfererde od. Thonerde	20997	10103	19677	33476	27624
Eisenschwarz . . .	—	—	—	12467	14728
Steinwaaren . .	—	—	—	9906	10126
Porzellanwaaren .	—	—	—	2826	3015
Schiefertafeln (in Holzrahmen) . .	—	—	—	8653	8490
Schmelztiegel . .	—	—	—	7308	10671
Schmalte . . .	—	—	—	4749	2823
Seife	—	—	—	1348	1135
Oelkuchen und Mehl daraus	—	—	—	7002	9704
Sämereien . . .	—	—	—	6859	13972
Mineralwasser (nicht Nassauisches) . .	—	—	—	6450	6935
Braunstein . . .	41775	9691	16060	43414	25933
Schwerspat in Fässern	31450	18953	28496	42569	48256
" unverpackt	2484	—	697	—	—
Kienruß	—	—	—	1084	1299
Eisensteine . . .	12249	43257	10289	38592	7805
Gips, roher (gemahlen u.ungemahlen)	34397	19915	22660	18200	32957
Gips, gebrannter .	10419	2091	1267	1218	8500
Dünger aller Art .	29248	21603	26990	30064	31208
Bausteine, unbeh. .	129471	69909	154449	89946	(?)
" behauene und polirte . .	269198	130352	151158	213772	195388
Pflastersteine . . .	70671	32060	29970	40340	26821
Back- u. Ziegelsteine	18067	11809	15344	16820	19458
Mühlsteine . . .	650	105	833	170	265
Schleifsteine . . .	550	295	615	1119	688

	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Wetzsteine . . .	318	880	369	214	246
Rothstein (Röthel) .	883	1312	1605	1067	1067
Lohe, gemahlene und ungemahlene . .	—	—	—	8564	5274
Lumpen	—	—	—	5269	6112 u. 2020 z. Berg
Haare aller Art .	—	—	—	—	1111
Leimleder	—	—	—	—	2021 u. 4541 z. Berg
Glaswaaren . .	—	—	—	—	1870
Spiegel	—	—	—	1635	1065

Ortsverkehr zu Frankfurt a. M.

Der Hafen von Frankfurt hat seit 1836 ein schönes breites Steinufer erhalten (von der alten Sachsenhäuser Brücke an bis unterhalb des Leonhardsthors), mit 4 eisernen Krahnen und bedeckten Waarenschoppen. Der Freihafen (durch ein Eisengitter abgesondert) enthält die Revisionshallen und das neue Zollgebäude, mit dahinter liegendem großen Lagerhause (in der alten Karmeliterklosterkirche). Die Anzahl und Größe der im hiesigen Hafen liegenden Schiffe gibt ihm zuweilen das Ansehen eines Rheinhafens, namentlich durch die schönen großen Schiffe der Frankfurter Rheinschleppschifffahrt-Gesellschaft. Eine neue Fruchthalle ist unterhalb der Mainlust im Plane. Wünschenswerth wäre noch eine neue Brücke am Untermainthor, und eine Erweiterung der alten Brücke durch ein Eisengeländer, wodurch die 1½ Fuß dicke Brustmauer derselben wegfiel und die sehr engen Fußwege breiter würden.

Digitized by Google

Auch fehlt noch am jenseitigen Mainufer (unterhalb des Schaumainthors) ein gemauertes Steinufer und Krahnen für die in Sachsenhausen befindlichen Eisenguß- und andern Fabriken.

Die Menge der in Frankfurt in den Jahren 1849 und 1850 eingegangenen Waaren betrug:

im Jahre 1849	1,647252 Ctr.	ohne Getreide, Steinkohlen,
1850	1,813085 „	Bau- und Brennholz,

der abgegangenen Waaren

im Jahre 1849	1,263178 Ctr.	
1850	1,482703 „	zuzügl. 469488 C. Durchgangsgut.

Von den im Jahre 1850 eingegangenen 1,813085 Ctr. kamen

zu Lande (durch Fuhren)	982769 Ctr.,	größtentheils aus dem nördl. und nordöstl. Deutschland,
zu Wasser	423325 „	darunter 167285 Ctr. a. Holland,
mit den Eisenbahnen	406991 „	
	1,813085 Ctr.	

Von den zu Wasser angekommenen fallen auf Segelschiffe 236556 Ctr.

auf Segelschiffe	236556 Ctr.
auf Dampfschleppboote	156535 „
auf Dampfschiffe . .	30234 „
	423325 Ctr.

Aus den Zollvereinsstaaten (freien Verkehr) kamen	1,569956 Ctr.
vom Auslande (unter Steuercontrole) . . .	243129 „
	1,813085 „

Von den im Jahr 1850 abgegangenen

gingen zu Lande 853642 Ctr. (ebenfalls am stärksten in nördl. Richtung)
m. d. Eisenbahn. 348807 „ (darunter 168603 m. d. Main-Neckarbahn,
138203 „ d. Taunusbahn,
37201 „ d. Main-Weserbahn,
letztere hat seitdem in der Güterzahl bedeutend zugenommen).

u Wasser .	280254 „	Von diesen fallen auf Schleppboote	149376 Ctr.
		„ Segelschiffe	101866
	1,482703 Ctr.	„ Dampfschiffe	29012
			280254

Digitized by Google

Als reines Durchgangsgut erscheinen: 469488 Ctr., wovon 56176 im Hafen übergeschlagen wurden.

Zum Verbrauch wurden im Jahr 1850 verzollt:

52316 Ctr. Kaffee (Frankfurt sendet viel verzollten und unverzollten Kaffee nach Bayern und den beiden Hessen),
27706 „ Zucker, fast ausschließlich aus inländischen (Preußischen) Siedereien. Davon gingen von Frankfurt aus weiter
4852 Ctr. nach d. Großh. Hessen,
4194 „ „ Kurhessen,
4035 „ „ Baiern ꝛc.
86758 „ Wein (worunter 6026 ausländischer); im Jahr 1846: 149527 Ctr., wegen des guten Jahrgangs (über 5200 Stückfaß vereinsländischer),
29648 „ Branntwein (worunter 847 Ctr. fremder),
27897 „ Tabak, roher u. fabric., darunter 5671 Ctr. ausländischer,
74742 „ Manufakturwaaren, darunter 31595 „ „

Zur Frankfurter Messe kamen im Jahr 1850:

	Ostermesse.	Herbstmesse.	zus. Ctr.
aus dem Vereinslande	45664 Ctr.	48546 Ctr.	94210
vom Auslande . . .	3414 „	3627 „	7041

Im Jahr 1847 betrug die Meßzufuhr

	Ostermesse.	Herbstmesse.	zus. Ctr.
in vereinsländ. Stoffen	55671 Ctr.	58773 Ctr.	114444
		im Jahr 1846	129819

Die oberhalb Frankfurt gelegenen Mainstädte Offenbach und Würzburg, als die wichtigsten nach Frankfurt, berühre ich hier nur flüchtig.

Offenbach

(1 Stunde oberhalb Frankfurt).

Diese blühende Fabrikstadt ist nicht nur die erste im Großherzogthum Hessen, sondern auch im Verhältniß zur Größe und Vielseitigkeit der Fabrikationszweige und Rührigkeit ihrer Fabrikanten (die

Digitized by Google

selbst in überseeischen Ländern ihre Agenten und Reisenden haben), eine der ersten in Deutschland.

Ueber deren Verkehr liegen jedoch noch keine amtlichen Angaben vor. Durch eine Eisenbahn (Zweig der Main-Neckarbahn) steht Offenbach mit Frankfurt und dadurch mit dem Norden und Süden von Deutschland, in Verbindung.

Würzburg.

Würzburg hat eine Winterhafenanlage, einen alten hölzernen und einen neuen eisernen Krahnen, und ein Lagerhaus für Güter, die vom Auslande kommen. Für inländische Güter fehlt aber noch ein bedeckter und gesicherter Raum, daher die Waaren am Ufer im Freien liegen müssen, eben so wie in Frankfurt (am Landungsplatze der Würzburger Dampfschiffe), wo man sie bei Regenwetter bloß mit einem Theertuch überdeckt.

Nach den Aufzeichnungen des Hauptzollamts zu Würzburg hatten die Segelschiffe auf dem Ober- und Mittelmain im Jahr 1850 an eigentlichen Handelsgütern nach und von den untern Main- und Rheinhäfen geladen:

zu Thal 139769 Ctr. (ohne Holz, Steine, Getreide, Fabrikwaaren, Glas, Pottasche, Eisen ꝛc.).

zu Berg 422326 „ (ohne Steinkohlen, Wein, Krüge ꝛc.)

Die Dampfschiffe nehmen auch auf dem Main jetzt immer mehr Güter mit (S. vorher Dampfschifffahrt).

Digitized by Google

Lahn.

Ueber die Schiffbarmachung der Lahn bis **Gießen** (bis Weilburg und Wetzlar ist sie es schon) wurde am 16. Oct. 1844 zwischen den Uferstaaten (Nassau, Preußen und Großherzogthum Hessen) ein Vertrag geschlossen, der aber bis jetzt noch nicht zur vollen Ausführung gekommen ist.

Bis zum 1. Januar 1850 wurden für die Lahnregulirung verausgabt: von Nassau . . . ungefähr fl. 600,000,
„ Preußen . . . „ „ 500,000,
„ Hessen-Darmstadt „ „ 200,000.

An der Lahn sind gegenwärtig 8 Schleusen: zu Löhnberg, Weilburg, Vilmar, Runkel, Limburg, Balduinstein, Nievern, Niederlahnstein (und zwei neue im Bau unterhalb Ems).

Die projektirte Eisenbahn, längs der Lahn, würde der Lahnschifffahrt bedeutenden Abbruch thun (auch für Steinkohlen und schwere Güter). Schon jetzt gehen bei niedriger Landfracht viele Güter aus dem Coblenzer Freihafen nach Limburg und Diez **auf der Achse**.

Digitized by Google

Im Jahre 1851 gingen auf der Lahn durch die Schleuse zu Niederlahnstein (an der Mündung der Lahn):

zu Thal	1,239938 Ctr.
zu Berg	264476 „
	1,504414 Ctr.

Darunter waren zu Thal:

10562	Ctr.	Getreide (fast ausschließl. Weizen) für Holland bestimmt. (Im J. 1850 36928 Ctr.)
46743	„	Mineralwasser (meist nach Holland). Manches geht auch zu Land nach Coblenz zur Weiterverschiffung.
157611	„	Masseln (aus den Eisenwerken zwischen Ems und Lahnstein).
561310	„	Eisenstein *).
416718	„	Braunstein.
7199	„	Blei (Blöcke), u. s. w.

zu Berg (Lahnaufwärts):

83430	Ctr.	Steinkohlen.
71123	„	Coaks.
41655	„	Gypsstein,
22589	„	tannene Bretter.
2127	„	Wein.
23538	„	Salz u. s. w.

---

*) Der Lahneisenstein geht in jährlich zunehmender Menge nach Frankreich, Belgien ꝛc., anstatt im Lande selbst verarbeitet zu werden wodurch viele Hände mehr beschäftigt würden. Auch Braunstein geht jährlich in großen Quantitäten aus dem Nassauischen nach Belgien, Frankreich und England. Der englische Braunstein ist von geringerer Güte als der Nassauische. Die Lahneisenerze überwiegen in der Regel die englischen und belgischen um 15 bis 20 pCt. Das niederrheinische Eisenwerk zu Borbeck an der Ruhr (bei Essen) verhüttet bloß Lahnerze, und nimmt mit jedem Jahre zu. Der Grund, warum Nassau nicht selbst sein treffliches im Ueberfluß vorhandenes Eisen verarbeitet, kann nur in den hohen Holzpreisen und dem theuern Bezug der Steinkohlen liegen, dem durch die längst projektirte Eisenbahn von Deuz in das Nassauische abgeholfen würde.

Digitized by Google

Auf der **obern** Lahn gingen im Jahre 1851 durch die Schleuse zu **Weilburg**: zu Thal 270298 Ctr., zu Berg 15418 Ctr. Durch die Schleuse zu **Limburg**: zu Thal 880631 Ctr, zu Berg 36661 Ctr.

Das **Salz**, das in die Lahn geht, kommt aus dem Neckar (Wimpfen). Colonialwaaren werden zu Coblenz aus den Rheinschiffen direct in die Lahnnachen überladen; desgleichen die die Mosel herabkommenden Gypssteine, die an der Lahn gemahlen und zum Düngen der Felder verwendet werden. Die **Hauptausfuhr** der Lahn besteht, wie neben bemerkt, in Eisenstein, Braunstein, Eisen, Mineralwasser, Getreide, Marmor (Nassauischem) ꝛc. In guten Obstjahren geht auch viel frisches Obst (Aepfel) aus der Lahn nach Mainz und Frankfurt.

Mosel.

Der Güterverkehr auf der Mosel war im Jahr 1851 wie folgt:

Nach den Ein- und Ausgangs-Abfertigungsstellen gingen

über Schengen-Perl	2025	Schiffe	mit	1,947383	Ctr.	zu Berg,
„ „	2105	„	„	81058	„	zu Thal,
über Coblenz	588	„	„	474732	„	zu Berg,
„	869	„	„	1,003267	„	zu Thal,
zusammen	5587	Schiffe	mit	3,506440	Ctr.	

Zu Preußen	gehörten	4730	Fahrzeuge mit	3,153404	Ctr.
„ Frankreich	„	588	„ „	279564	„
„ Luxemburg	„	269	„ „	73472	„
		5587	Fahrzeuge mit	3,506440	Ctr.

Digitized by Google

Unter den im Jahr 1851 an Schengen-Perl vorbeigegangenen Gütern zu Berg befanden sich 1,915312 Ctr. Steinkohlen aus der Saar nach Metz. (Im Jahre 1850: 1,796660 Ctr.; im Jahre 1849: 1,423975 Ctr.)

Im Jahre 1849 gingen nach Coblenz:

zu Thal	137759	Ctr.	Steinkohlen (i. J. 1851: 251380 Ctr.),
	17372	„	Mosel- und Saarweine,
	18185	„	Schiefersteine,
	10156	„	Leder,
	14202	„	Lohrinde,
	23851	„	Eisen,
	104400	„	Gyps u. Kalk,
	58797	„	Weizen.

Zu Trier wurden abgefertigt im Jahre 1851:

zu Berg gehend	312424 Ctr.	(im J. 1845 171607 Ctr.*)
zu Thal „	964038 „	(„ „ 772240 „ **)
	1,276462 Ctr.	943847 Ctr.

(Vergl. damit „Coblenz" und „Dampfschifffahrt".)

Die Hafenbewegung zu Trier im Jahr 1850 war von ein- und ausgeladenen Waaren wie folgt:

Kaufmannsgüter aller Art .	66740 Ctr.
Branntwein	9680 „
Wein	23628 „
Obstwein	628 „
Steinkohlen	42150 „
	142880 Ctr.

---

*) Davon gingen 3129 nach Frankreich,
76258 „ Luxemburg,
92220 „ Preußen.

**) Davon kamen 4181 aus Frankreich,
362688 „ Luxemburg,
405370 „ Preußen.

Digitized by Google

Ruhr.

Steinkohlenverkehr auf der Ruhr.

(Vergleiche damit Ruhrort und Duisburg Seite 119 und Güterverkehr Seite 123.)

	rheinaufwärts: 1849.	1850.
	Ctr.	Ctr.
Abgang aus dem Ruhrorter Hafen	3,720600	4,714585
" " " Duisburger "	4,989846	6,733023
	8,710446	11,447608

	rheinabwärts: bis zur holl. Grenze 1849.	1850.	nach Holland 1849.	1850.
Abgang aus	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
dem Ruhrorter Hafen	726190	798485	2,248580	3,096930
" Duisburger "	557512	608600	131443	152790
	1,283702	1,407085	2,380023	3,249720

Die Gesammtausfuhr aus Ruhrort im J. 1851 betrug 8,217630 Ctr.
" " " Duisburg " " " 7,171833 "
15,389462 Ctr.

	nach Häfen zwischen Ruhrort u. Düsseldorf.	nach Düsseldorf und bis Cöln.
Davon gingen von Ruhrort	1,059870 Ctr.	69270 Ctr.
" Duisburg	1,482785 "	1,045801 "
	2,542655 Ctr.	1,115071 Ctr.

	nach Cöln und bis Coblenz.	nach Coblenz und höher hinauf.
Davon gingen von Ruhrort	558555 Ctr.	2,551275 Ctr.
" Duisburg	2,053793 "	1,606904 "
	2,612348 Ctr.	4,158179 Ctr.

Nahe an 1,000000 Ctr. gingen davon in den Main. Siehe S. 143.

Digitized by Google

An die verschiedenen Eisenbahnen wurden im Jahre 1850 abgesetzt: 7,091408 Ctr.

Die Menge der auf den Eisenbahnen abgeführten Kohlen war im Jahre 1850 weit stärker als 1849, nämlich an 2,000000 Ctr. mehr. Ueberhaupt müssen die Eisenbahnen auf den Kohlenverkehr zu Wasser bedeutend einwirken, wenn erst einmal das Eisenbahnnetz ganz vollendet sein wird. Auch die Anfahrt der Steinkohlen auf den Eisenbahnen nimmt jedes Jahr zu.

Auf der Cöln-Mindner Eisenbahn kamen im Jahre 1850

nach Ruhrort	1,434000 Ctr.
„ Duisburg	661077 „
	2,095077 Ctr.
und auf der Steele-Vohwinkler Bahn kamen nach Düsseldorf und Cöln .	1,652703 „
Zusammen	3,747780 Ctr.
Im Jahre 1849	3,094864 „

Ein großer Theil der Kaufleute zu Mülheim a. d. Ruhr schickt jetzt seine Kohlen nach Duisburg, von wo die Versendungen mittelst der Eisenbahn leichter zu bewerkstelligen sind.

Nach dem Oberrhein können die Ruhrkohlen seit der Vollendung der Berbacher Bahn nicht mehr concuriren. Die Cölner Dampfschifffahrt-Gesellschaft bezog bis zum J. 1850 für ihre Stationen zu Mainz und Mannheim im Durchschnitt jährlich an 500000 Ctr. Ruhrkohlen; seit dem verwendet

Digitized by Google

sie aber größtentheils Saarkohlen, weil diese sich weit billiger stellen *).

Noch mehr aber wie der Kohlenabsatz ist der Ruhrer Cokeabsatz nach dem Oberrhein bedroht durch die Saar-Cokes, womit jetzt fast ausschließlich die Badischen und Würtembergischen Bahnen versehen werden.

Die Production an der Ruhr nimmt nichts destoweniger jedes Jahr bedeutend zu, und die Grubenbesitzer daselbst bieten alles auf, um ihre Kohlen und Cokes billiger zu stellen. Die Gesammt-Kohlenproduction an der Ruhr betrug im Jahre 1849 15,559754 Ctr.

1850 20,849701 „

(Folglich im Jahre 1850 5,289947 Ctr. mehr als im Jahre 1849.)

Man zählt gegenwärtig an der Ruhr an 180 Steinkohlengruben. Davon lieferten im Jahre 1850:

61	Gruben im Revier von Essen .	10,625551 Ctr.
111	„ „ „ „ Bochum	8,577007 „

Außerdem wurden aus 2 Zechen bei Essen von der Kohlenhandlung M. Stinnes, in dessen Magazinen zu Mülheim, 432353 Ctr. zu Lande angefahren.

Die Mächtigkeit der Kohlenlager an der Ruhr reicht noch für Jahrhunderte aus.

*) Die Berbacher Bahn liefert jetzt den Centner gutes Fettgrieß nach Ludwigshafen und Mannheim zu 18 Kreuzer, welchen Preis die Ruhrorter Schiffer nicht einhalten können.

Digitized by Google

Zusammenstellung
der aus dem Ruhrorter Hafen in den letzten 20 Jahren abgegangenen Steinkohlen.

Jahr.	Gesammt-Ausfuhr.		Davon gingen nach Holland meist von Ruhrort aus.	
	Ctr.			Ctr.
1831	5,765955		1831	2,086290
1832	7,884675		1832	3,307725
1833	6,967275		1833	2,928405
1834	7,022925		1834	2,550420
1835	7,369920		1835	2,991975
1836	7,533675		1836	3,155515
1837 ¹)	10,801545		1837	4,104000
1838	10,449630		1838	3,883350
1839	9,440195		1839	3,056105
1840	11,201460		1840	2,982225
1841	12,155595		1841	2,763660
1842	10,131690		1842	2,187930
1843	11,614335		1843	1,757971 ²)
1844	11,200125		1844	1,780965
1845	11,888985		1845	2,340930
1846	12,353480		1846	1,871550
		Aus **Duisburg**:		
1847	16,669889	5,757714 Ctr.	1847	2,554949
1848	13,505972	5,218442 „	1848	2,093715
1849	12,374171	5,678801 „	1849	2,380023
		und 7500 a. d. Rheinkanal.		
1850	16,104413	7,494413 Ctr.	1850	3,249720
		und 8240 a. d. Rheinkanal.		
1851	15,389462	7,171832 Ctr.	1851	3,303113 darunter von **Duisburg** 89768

Der Centner Ruhrkohlen wird zu 110 Pfund gerechnet, der Scheffel zu 106¾ Pfund. 4 Scheffel = 1 Tonne.

---

¹) Nach dem Jahresbericht der Centralcommission für die Rheinschifffahrt für 1842 war die Gesammtzahl im J. 1836 7,911344 Ctr.
1837 11,848890 „

²) Die Abnahme nach Holland entstand durch die dortige Vergünstigung der englischen und belgischen Steinkohlen.

Digitized by Google

Lippe.

(Vergleiche damit Wesel.)

Die Lippe ist seit 1835 bis Lippstadt hinauf, 30¾ deutsche Meilen der Wasserstraße nach *), schiffbar gemacht, mit einem Kostenaufwande von 1½ Million Thaler, mittelst zwölf Schleusen, die sich von Wesel aufwärts an folgenden Orten befinden: zu Vogelsang, Dahl, Horst, Beckinghausen, Werne, Stockum, Hamm (Doppelschleuse), Heessen, Untrop, Keßeer, Benninghausen und Lippstadt.

Auch noch oberhalb Lippstadt, bis Boke, gehen kleine Fahrzeuge, die aber bloß Eisenerz für die Eisenhütte Westphalia bei Lünen herabbringen und etwas Holz. Auf diese obere Flußstrecke wird indessen so wenig Werth gelegt, daß sie nur nothdürftig unterhalten wird, um den Fluß nicht verwildern zu lassen. Größere darauf zu verwendenden Kosten würden mit dem geringen Verkehr daselbst in keinem Verhältnisse stehen.

Die gewöhnlichen Flußschiffe zwischen Lippstadt und Wesel sind 75 bis 78 Fuß lang, 13 bis 14½ Fuß breit, tragen auf 33″ Einsenkung 32 Lasten oder 1280 Ctr. Größere Schiffe von 110 Fuß lang und 19 Fuß breit fahren von Wesel bis zur 4. Schleuse Beckinghausen, und tragen auf 33″ Einsenkung bis zu 63 Lasten oder 2520 Ctr. (bei ¼ Ladung gehen diese Schiffe bloß 15″ tief).

---

*) Zu Lande beträgt die Entfernung von Wesel nach Lippstadt bloß 20 Meilen.

Digitized by Google

Letztre sind alle mit Verdeck versehen (mit Ausnahme der Holzschiffe). Unter den größeren Fahrzeugen, die bis Lünen (10 Meilen) hinauf fahren wo die Lippe durch die Seseke verstärkt wird, sind viele Rheinschiffe.

Die Lippe hat meist hinreichend Wasser, daher auch Schifffahrt und Holzflößerei fast das ganze Jahr hindurch dauern, außer bei Eisgang und Ueberfluthung.

In den drei letzten Jahren gingen in die Lippe, von Wesel aus:

im Jahre 1849	122186	Ctr.
1850	120525	„
1851	118940	„

meist Kaffee, Zucker, Wein, Eisen, Farbwaaren, Bretter ꝛc.

und zu Thal kamen der Lippe herab, nach Wesel:

im Jahre 1849 563766 Ctr., darunter 227985 Ctr. Salz, 257556 Ctr. Holz, 66537 Ctr. Getreide.
1850 704195 Ctr.
1851 714944 „ (151178 Ctr. mehr als im Jahre 1851 zu Thal gegen 1849).

Im Jahre 1845 war der Schifffahrtsverkehr zu Berg weit stärker, nämlich 270225 Ctr., darunter 94695 Ctr. Handelsgüter, 56589 Ctr. Roheisen, 41762 Ctr. Traß, 39536 Steine.

Dagegen der Verkehr zu Thal geringer, nämlich 622831 Ctr., darunter 336352 Ctr. Floßholz,
71042 „ Nutzholz,
150136 „ Salz,
16667 „ Eisenerz ꝛc.

Digitized by Google

Die Salzausfuhr ist im Zunehmen.

Das Salz kommt aus der Umgegend von Unna, von den Salinen Neusalzwerk, Salzkotten, Wesserkotten, Sassendorf, Werlhoppe und Königsborn, in Säcken von 205 Pfund und geht meist in die rheinischen Fabriken.

Das Lippeholz (Eichen) kommt aus dem Münsterschen und ist besonders in Holland beliebt, wohin es größtentheils geht.

Folgendes ist eine zehnjährige Zusammenstellung über den Eichenholz-Verkehr auf der Lippe, nach den Anmeldungen am Lippehafen zu Wesel:

1842	435220	Ctr.
1843	551947	„
1844	444342	„
1845	407394	„
1846	401112	„
1847	520380	„
1848	456071	„
1849	257551	„
1850	408600	„
1851	452750	„

also durchschnittlich während dieser Periode 435621 Ctr. jährlich.

Projektirter Lippe-Emskanal.

Schon längst lag es im Plan, die Ems mit dem Rhein (vermittelst der Lippe) zu verbinden; es ist aber bisher bei dem bloßen Entwurf geblieben. (In England und Amerika handelt man rascher als in dem bedächtigen Deutschland!)

Dieser Kanal sollte von Greven (an der Ems) bis Münster und von da zur Lippe geführt werden, so daß Flußschiffe und kleine

Digitized by Google

Dampfer von 15 Fuß Breite von Leer bis Münster ohne Umladung gelangen könnten. (Ein kleines Dampfboot mit 3 Schleppkähnen würde die Reise zwischen Leer und Wesel in 4 Tagen zurücklegen.)

Von Wesel bis Rheine rechnet man . . . . 24 M. }
von Rheine b. Greven $3^1/_2$ M., v. Greven b. Leer $20^1/_2$, zus. 24 M. } 48 M.
(von Leer bis Emden sind es 4 M. zu Lande).

Darunter würden bloß $12^1/_2$ M. Kanal (zwischen Greven und der Lippe), und die übrigen $35^1/_2$ M. Flußschifffahrt sein. Die Steigung beträgt 70 Fuß, der Fall 50 Fuß.

Bremen versendet eine Masse schwerer Eisenwaaren aus Solingen, Remscheid und der Umgegend nach den Vereinigten Staaten,*) die zur Achse nach Pr. Minden gehen, von da auf der Weser nach Bremen und von Bremen durch Lichterschiffe nach Bremerhafen, also 3 Umladungen! Die märkischen Fabriken, verarbeiten dagegen mehrere Millionen Pfunde jährlich englisches und schottisches Roheisen, russisches Kupfer, schlesischen Zink, die jetzt noch ihren Weg über Holland nehmen, während über Emden und Leer namentlich englisches Roheisen sich 1 Rthlr. pr. Tonne billiger stellen würde, und durch diese billigere Beziehung des Roheisens in das Herz des Steinkohlenreviers, Deutschland in eisernen Schienen mit England concurriren könnte. Auch Rapssamen, den die Schleswig-Holsteinischen Häfen in Masse versenden, würden in ganzen Schiffsladungen in die Oelmühlen nach Neus und Cöln gehen.

Von der Donau bis zur Nordsee wäre sonach eine zusammenhängende deutsche innere Wasserstraße hergestellt, unabhängig von fremdem Einflusse.

Ob aber bei der bereits in Angriff genommenen neuen Eisenbahn, wodurch ebenfalls eine directe Verbindung mit Düsseldorf, Elberfeld und Cöln bewirkt wird, dieser Kanalbau nunmehr zur Ausführung kommt, ist sehr zu bezweifeln. Jedenfalls ist eine Eisenbahn, welche die Güter durch den Wüstensand zwischen Friesland

*) Hacken, Aexte, Pickel, verstählte Schaufeln, Hämmer, Heu- und Mistgabeln rc. gehen zu $3^1/_2$ Sgr. oder $11^1/_2$ kr. das Pfd. aus der Grafschaft Mark und dem Bergischen besonders auch nach Süd- und Mittelamerika (Brasilien und Mexiko), theilweise sogar durch den englischen Zwischenhandel.

Digitized by Google

und Westphalen **rasch** und **billig** befördert und die werthvollen Kräfte der Emsgegend mehr in's Leben ruft, dem Kanalunternehmen vorzuziehen. Durch diese Eisenbahn werden die fabrikreichen Grafschaften Berg und Mark ihre Waaren (selbst Roheisen) aus England wohlfeiler über Emden und Leer beziehen, als über Antwerpen und Rotterdam, und die Mündung der Ems wird das beste deutsche Seethor für den deutschen niederrheinischen Handel abgeben, wie überhaupt dadurch ein größerer Aufschwung von Fabriken längs oder in der Nähe der Bahn herbeigeführt wird, und damit ein vermehrter Werth von Grund und Boden. Emden und Leer werden dann als **ein** Handelsplatz zu betrachten sein. Auch Osnabrück wird dann seine Ein- und Ausfuhr direct betreiben können, und sich wie Löwen oder Brüssel zu Antwerpen verhalten.

Ausführlicheres hierüber enthält die 4. Abtheilung dieses Werks „Ems, Weser und Oder," und die treffliche Abhandlung von Y. **Brons** (englischem Vice-Consul) „Ueber die Handels-Zustände der Ems-Häfen. 2. Auflage. Emden 1850."

Digitized by Google

Allgemeine

Uebersicht des Rheinschifffahrts-Verkehrs.

Im Jahre 1851	zu Berg Ctr.	zu Thal Ctr.	Total Ctr.
beim Rheinzollamte Altbreisach .	28	17273	17401
an der großen Brücke zu Strasburg	260	110085	110345
im Hafen von Straßburg . . .	104466	33601	138067
darunter mit Dampfkraft .	85800	11001	96801
im Hafen von Kehl	9444	11697	21141
" " " Freistett	5250	1871	7121
" " " (Marau Knielingen)	2396	4682	7078
" " " Leopoldshafen . .	131320	63575	194895
beim Rheinzollamte Neuburg . .	205322	82732	288054
darunter mit Dampfkraft .	29447	12440	41887
im Hafen von Speier	1786	3899	5685
" " " Ludwigshafen . .	328300	187652	515952
beim Rheinzollamte Mannheim .	931107	1,891084	2,822191
im Hafen von Mannheim . .	1,098569	357336	1,455905
beim Rheinzollamte Mainz . .	5,870426	2,263623	8,134049
im Hafen von Mainz	1,670950	971193	2,642143
beim Rheinzollamte Caub . .	6,832817	3,266881	10,099698
beim Rheinzollamte Coblenz . .	6,679705	4,229506	11,209211
darunter mit Dampfkraft .	6,293866	990899	7,284765
im Hafen von Coblenz . . .	668508	702220	1,370728
darunter mit Dampfkraft .	91617	88875	180492
im Hafen von Cöln	3,068594	1,461510	4,530104
darunter mit Dampfkraft .	933287	339922	1,273209
im Hafen von Düsseldorf . . .	940863	788195	1,729058
darunter mit Dampfkraft .	421430	201292	622722
Kohlentransport von Duisburg .	6,202153	969679	7,171832
" " Ruhrort .	4,238970	3,978660	8,217630
im Hafen von Wesel	529052	1,150535	1,679587
Verkehr bei Wesel auf der Lippe	118940	714944	833884
beim Rheinzollamte Emmerich .	4,681551	6,842839	11,524390
darunter mit Dampfkraft .	3,575324	1,456449	5,031773

Digitized by Google

Uebersicht
des Antheils der verschiedenen Uferstaaten an der Rheinschiffahrt in den Jahren 1850 und 1851.

Im Jahr 1850	Zahl der Segelschiffe.	Deren Ladung nach Ctr.	Zahl der Dampfschiffe.	Deren Ladung nach Ctr.	Davon gingen nach Holland (über Emmerich) zu Thal u. zu Berg.	
						Ctr.
Preußen . .	12949	12,582552	5898	627215	3617 *	5,025760
" . .	—	—	—	—	1083 †	133573
Großh. Hessen .	1012	1,748842	118	—	249 *	659589
Nassau . . .	2734	751675	—	—	37 *	103939
Baiern . . .	578	1,073619	141	2617	176 *	349376
" . . .	—	—	—	—	75 †	1481
Baden . . .	631	860093	147	—	166 *	248081
Frankfurt . .	469	1,090952	147	—	210 *	533863
Niederlande .	4736[1]	5,185267	1401	885385	4049 *	4,541294
" .	—	—	—	—	810 †	494239
Frankreich (Straßburg)	8	5923	—	—	—	—
Würtemberg (Neckar) .	46	67243	—	—	—	—
Schweiz (Basel)	29	3315	—	—	16 *	503 zu Thal.
	23192	23,369481	7852	1,515217	8520 * 1968 †	12,091698
Im Jahr 1851 war die Zahl	23655	22,715931	8615	1,599711		

Die mit einem * bezeichneten Ziffern bedeuten Segelschiffe, und die mit einem † Dampfschiffe.

---

[1]) Straßburger Schiffer kommen in neuester Zeit selten mehr den Rhein herab nach Holland, selbst nicht mehr nach Mainz. Die frühere Rangfahrt der Straßburger (französischen) Segelschiffe hat im Jahre 1851 gänzlich aufgehört. Was stromaufwärts nach Straßburg bestimmt ist, geht jetzt meist durch Schleppschiffe und Personendampfschiffe dahin.

Digitized by Google

Uebersicht

des Antheils der verschiedenen Uferstaaten an den im Jahre 1851 auf dem Niederrhein bei Emmerich und Coblenz vorbeigegangenen Gütern, nach Centnerzahl (ohne Holz).

Es passirten	bei Emmerich: zu Thal	bei Emmerich: zu Berg	bei Coblenz: zu Thal	bei Coblenz: zu Berg
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
	6,842839	4,681551	4,229506	6,979705
Hiervon durch				
holländische Schiffe	3,500313	1,321297	230951	460335
preußische "	2,710415	2,269341	2,552775	4,474295
hessische (Großh.) "	167975	287954	356914	510998
nassauische "	52640	28959	509090	225258
bairische "	122792	235098	278032	534702
badensche "	60231	152880	175613	388890
würtembergische "	1726	5598	20438	30102
frankfurter "	225434	380424	102092	351225
franz. (Straßb.) "	—	—	2183	3900
schweizerische "	1313	—	1418	—
	6,842839	4,681551	4,229506	6,979705

Darunter mit Dampfkraft (Schleppschiffen)

	an Emmerich vorbei:	an Coblenz vorbei:
	Ctr.	Ctr.
von der Cölner Gesellschaft	1,195497	892992
" " Frankfurter "	977191	662926
" " Düsseldorfer "	720234	245235
" " Mannheimer "	460476	555285
" " Ludwigshafner "	386592	670258
" " Mainzer "	299027	370069
" " Dordtrechter und Rotterdamer "	323960	310494
" " Ruhrorter "	—	1,116117
" Franz Haniel	21781	1,318314
" Mathias Stinnes	10906	179473
	4,395664	6,321163
und mit Dampfschiffen	636109	963602
	5,031773	7,284765

Digitized by Google

Zahl der Schiffe und Flöße,

die im J. 1850 an den Hauptrhein-Zollämtern vorübergingen.

In der Thalfahrt.

Rhein-Zoll-Ämter	Schiffe von												
	50—300 Ctr.	300—600 Ctr.	600—1000 Ctr.	1000—1500 Ctr.	1500—2000 Ctr.	2000—2500 Ctr.	2500—3000 Ctr.	3000—3500 Ctr.	3500—4000 Ctr.	4000—4500 Ctr.	4500—5000 Ctr.	5000 Ctr. und darüber	Flöße.
Breisach .	151	12	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
Straßburg	169	80	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	631
Neuburg .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mannheim	86	1210	632	986	326	71	114	123	96	72	61	223	511
Mainz . .	775	878	839	1426	418	146	146	164	116	89	94	231	607
Coblenz .	960	723	1227	1870	432	167	309	555	339	244	160	430	176
Emmerich	57	268	684	768	529	301	399	419	246	143	136	397	95
	In der Bergfahrt.												
Mannheim	34	389	234	135	40	15	41	33	23	12	17	70	—
Mainz . .	328	1689	1086	1000	516	152	239	307	190	126	111	268	—
Coblenz .	1037	677	1203	1864	434	140	283	528	321	212	157	400	—
Emmerich	38	219	614	871	426	251	296	371	241	159	156	532	—

Handelsverkehr der Niederlande mit Deutschland auf dem Rhein.

Nach holländischen amtlichen Angaben war der Güterverkehr auf dem Rheine von und nach den Niederlanden über Lobith (dem holländischen Grenzzollamte, 1½ M. unterhalb Emmerich) in den letzten 20 Jahren, d. h. seit der Rheinschifffahrts-Convention (1831) wie folgt:

	zu Berg. Ctr.	zu Thal. Ctr.	Gesammtzahl. Ctr.	
1832	1,754803	4,823372	6,578175	mit Inbegriff des Floßholzes.
1833	1,459929	5,632515	7,092444	
1834	1,772180	5,850477	7,622657	
1835	1,856722	6,078806	7,935528	
1836	1,701372	6,528384	8,229756	
1837	2,023026	7,379822	9,402846	
1838	2,385002	7,408208	9,793210	
1839	2,276916	7,432127	9,709043	
1840	2,556296	7,478340	10,034636	
1841	2,962040	6,688340	9,650380	
1842	3,402669	5,904361	9,307030	
1843	5,181530	5,010105	10,191635	
1844	3,534419	4,326704	7,861123	
1845	3,087349	5,185112	8,272461	
1846	5,898511	4,850632	10,749143	ohne Floßholz.
1847	5,935755	5,009311	10,945066	„ „
1848	2,897614	5,219857	8,117471	„ „
1849	3,236233	6,171922	9,408155	„ „
1850	3,385578	7,980400	11,365978	u. 2,091951 Ctr. Floßholz
1851	4,751272	6,854100	11,605372	u. 1,726049 „ „

In den ersten 6 Monaten des Jahrs 1852 gingen an Lobith vorbei:

zu Berg 3,406503 Ctr. (gegen 1,386055 im J. 1851. 1. Jan. — 1. Juli)
zu Thal 2,902913 „ („ 3,104577 „ „ „ — „

Die Zunahme in der Bergfahrt war demnach sehr bedeutend.

Die Abnahme in der Thalfahrt nur gering.

Zur Vergleichung mit der vorhergehenden Tabelle diene folgende preußische Aufstellung aus Emmerich [1]), von 1838 bis 1851.

An Emmerich vorbei gingen:

	zu Berg	zu Thal	Gesammtzahl.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.
1838	2,371557	6,096657	8,468214
1839	2,361103	5,529413	7,890516
1840	2,560448	5,076867	7,637315
1841	2,962040	5,019856	7,981896
1842	3,381259	4,631113	8,012372
1843	5,159720	3,533955	8,693675
1844	3,672366	3,462685	7,135051
1845	3,240725	5,225000	8,465725
1846	5,745556	4,924609	10,670165
1847	6,150912	5,131262	11,282174
1848	2,951493	5,032058	7,983551
1849	3,114602 (in 3940 Schiff.)	6,328856 (in 4196 Schiff.)	9,443458
1850	3,473630 (in 4173 Schiff.)	7,989775 (in 4347 Schiff.)	11,463405
1851	4,681551 dar. mit Dampfkraft 3,575324	6,842839 dar. mit Dampfkraft 1,456449	11,524390 u. 58970 Cubikmeter hartes und weiches Holz.

[1]) Die alte Stadt Emmerich (einst in Handel und Schifffahrt bedeutend), jetzt der Sitz des letzten Preußischen Zollamts am Rhein, hat einen sehr guten Sicherheitshafen, einen massiven Quai mit Lagerhaus und 4 eisernen Krahnen.

Digitized by Google

Unter den in den Jahren 1849 und 1850 an Lobith vorbeigegangenen Waaren befanden sich folgende Hauptartikel:

Zu Berg:	1849. Ctr.	1850. Ctr.
Kaffee	470296 1)	379452
Zucker, Roh-	451785 2)	352203
„ raffinirter	39869	—
Baumwolle	235081	144382
Twiste	129257	97486
Baumwollene Strumpfwaaren	9785	—
Roheisen	296062	804207
Verarbeitetes Eisen	33623	—
Tabak	114538	98482
„ verarbeiteter	11316	—
Oel, einschließlich Palmöl .	131367	116845
Thran	110907	85729
Häringe	44877	35887
Stockfische	12591	—
Harz	50149	64137
Schwefel	77462	73860
Salpeter	27059	—

1) Davon gingen 15648 Ctr. nach Wesel.
420 „ „ Neus.
16103 „ „ Düsseldorf.
19404 „ „ Duisburg.
56215 „ „ Cöln.
15764 „ „ Coblenz.
27090 „ „ Mainz.
33590 „ „ Frankfurt.
120504 „ „ Mannheim.
6928 „ „ Ludwigshafen.
10108 „ „ Heilbronn.

2) Davon gingen 13836 Ctr. nach Wesel.
19833 „ „ Düsseldorf.
70819 „ „ Duisburg.
305209 „ „ Cöln.
37003 „ „ Mannheim.

Digitized by Google

zu Berg:	1849.	1850.
	Ctr.	Ctr.
Pottasche	34939	—
Häute	30745	60425
Zinn	22911	—
Blei	5740	—
Rohkupfer und Messing . .	11388	—
Farbhölzer	81136	—
Feine Tischlerhölzer	17353	—
Farbwaaren	56822	71388
Reis	55702	93548
Sämereien	114351 1)	105123
Krapp	36490	56165
Indigo	15413	—
zu Thal:		
Steinkohlen	2,295699	3,395077
Pflastersteine	212945	247469
Braunstein	289684	268298
Tuffsteine	344993	438016
Mühlsteine	39154	—
Schwerspat	19675	—
Pfeifenerde	157907	—
Töpferwaaren	13967	—
Eisen- und Stahlwaaren . .	93612	289137
Lohrinde	20884	—
Tabak (Pfälzer)	25143	—
Kleesaamen	12287	—
Leimkuchen	53526	—
Syrup	14705	—
Südfrüchte (trockne) . . .	23484	—
Wein	49965	52595 2)

1) Darunter waren 28928 Ctr. Leinsaat, 67939 Ctr. Rübsaat, 14522 Ctr. Mohnsaamen.

2) An Emmerich gingen vorbei Weine:

	1849.	1850.
zu Thal	47335 Ctr.	55713 Ctr.
zu Berg	14318 „	17758 „
Zusammen	61653 Ctr.	73471 Ctr.

Digitized by Google

zu Thal:	1849.	1850.
	Ctr.	Ctr.
Mineralwasser	44104	51397
Krüge, leere	67812	—
Kartoffel	487365	387565
Weizen	199993[1]	1,404994
Buchweizen	27727	—
Roggen	129279	160656
Gerste	40945	17788
Mehl	25023	93964
Eichenholz	857792	—
Tannenholz	464157	—
Faschinenholz	27646	—
Brennholz	43714	—

Im Jahr 1846 kamen zu Berg:

	von Amsterdam.	von Rotterdam.
	Ctr.	Ctr.
Kaffee	237192	121807
Zucker	—	116089
Rohzucker	217349	—
Melis	20430	—
Candis	2848	—
Tabak, roher	59006	34648
" fabrizirter . . .	2694	—
Baumwolle	48866	—
Reis	25598	54058
Eisen	—	140111
Getreide	1,394227	440932

Amsterdam ist der Hauptmarkt für ausländisches Getreide in Holland; aber auch Rotterdam ist jetzt ein bedeutender Platz dafür, namentlich für Getreide vom schwarzen Meer ꝛc., (dessen Hauptmarkt jedoch London ist). Der Weizen von

[1]) Nach dem Jahresberichte der Rhein=Central=Commission für 1850 gingen im Jahre 1849 an Emmerich vorbei 1,162714 Ctr. Weizen. Mehreres vom Jahre 1850 mußte, wegen fehlender Zahlen, unausgefüllt bleiben.

Digitized by Google

Odessa hat sich in den letzten Jahren so sehr verbessert, daß er dem rheinischen gleichkommt. Im Jahr 1847 war die Getreideverschiffung rheinaufwärts noch weit stärker, als im Jahr 1846, nämlich 65172 Last oder 3,128256 Ctr. (die Last zu 24 Malter oder 48 Ctr. gerechnet); im Jahr 1848 37525 Last. Eben so bestand die Zunahme des Verkehrs zu Berg im Jahr 1851 wesentlich in Getreidetransporten.

Zu Hollands-Hauptausfuhr-Artikel gehören noch immer Kaffee und Zucker.

Die Gesammt-Einfuhr von Kaffee in Holland betrug:

in den Jahren	1846.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.
	Million Pfd.	Million Pfd.	Million Pfd.	Million Pfd.	Million Pfd.	Million Pfd.
in Amsterdam	48½	62¼	49¾	65¼	44½	49½
in Rotterdam	44¼	48	46	53¼	31½	45½
	92¾	110¼	95¾	118½	76	95

In Antwerpen, Hamburg und Bremen war die Einfuhr in den gleichen Jahren wie folgt:

in Antwerpen	17	29½	36¾	33¼	25	26¾
in Bremen	12½	14½	13¾	15¼	10½	14
in Hamburg	65	76½	79½	75¼	62½	79¼
	94½	120½	130	123¾	98	120

Die Gesammtzahl der Einfuhr von Kaffee in Holland, Antwerpen, Hamburg und Bremen betrug in den Jahren:

1846.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.
Mill. Pfd.	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.
187¼	230¾	225¾	242¼	174	215

Die niederländische Handelsmaatschappey verkaufte:

im Jahre	1849	902007	Ballen Kaffee.
	1850	667863	" "
	1851	739123	" "

Digitized by Google

Die holländische Gesammt-Ausfuhr betrug:

von Rohzucker im Jahre	1849	$52^8/_{10}$	Millionen Pfd.
" " " "	1850	$45^8/_{10}$	" "
" " " "	1851	$47^2/_{10}$	" "
von raffin. Zucker " "	1849	94	" "
" " " " "	1850	117	" "
" " " " "	1811	115	" "

Von Rohzucker gingen:

	von Amsterdam ab:		von Rotterdam ab:		
	seewärts	rheinwärts	seewärts	rheinwärts	Zusammen
im Jahre	Pfd.	Pfd.	Pfd.	Pfd.	Pfd.
1849	11,400000	21,800000	6,600000	14,000000	52,800000
1850	10,200000	21,200000	3,800000	10,600000	45,800000
1851	4,600000	24,200000	3,200000	15,200000	47,200000

Die Gesammt-Ausfuhr von raffinirtem Zucker *) war:

	1849.	1850.	1851.
aus Amsterdam:	Pfd.	Pfd.	Pfd.
Melis und Lompen	64,000000	82,000000	67,000000
" in Papier .	9,500000	19,000000	30,300000
Candis	3,500000	2,300000	2,200000
Bastarde	1,400000	2,300000	1,800000
Syrup	160000	184000	472000
ungefähr	79,000000	106,000000	102,000000
aus Rotterdam:			
Melis und Lompen	13,800000	11,000000	12,300000
" in Papier .	200000	250000	200000
Candis	710000	604000	844000
Bastarde	740000	176800	504800
Syrup	—	—	—
ungefähr	15,000000	12,000000	14,000060

In niederländischen Raffinerien wurden zusammen verarbeitet:

72,700000 Kilogr.	84,600000 Kilogr.	84,600000 Kilogr.
od. 145,400000 Pfund.	od. 169,200000 Pfund.	od. 169,200000 Pfund.

*) Holländischer raffinirter Zucker geht wenig mehr den Rhein hinauf wegen des deutschen Zolls, der zum Schutze der inländischen Siedereien für nöthig befunden wurde.

Durchfuhr durch Holland
nach und von den deutschen Zollvereinsstaaten im Jahre 1849, nach holländischen amtlichen Angaben [1]).

Die Gesammt-Ausfuhr aus Holland in den Zollverein betrug im J. 1849 dem Werthe nach 81,194522 fl.
(im J. 1846 94,118511 fl.) [2])

Davon kamen aus dem niederländischen freien Verkehr	29,644938 „
blieben zur Durchfuhr, vom Auslande	51,549584 fl.

Diese vertheilen sich auf folgende Länder:

aus	Großbritannien kamen (ohne Colonien)	30,132059 fl. [3])
„	den Ver. Staaten von Nord-Amerika	3,858886 „
„	Java	8,382558 „
„	Belgien	2,065164 „
	Uebertrag	44,438667 fl.

1) S. Statistik van den Handel en de Sheepvaart van het Koningrijk der Nederlande. 's Gravenhage 1850. Fol.

2) Außer diesen 94,118511 fl. gingen für

10,281552	„ nach	Hamburg.
2,553373	„ „	Oesterreich.
1,996226	„ „	Hannover.
984298	„ „	Bremen.
62031	„ „	Lübeck.
319365	„ „	Mecklenburg.
Zus. im J. 1846 110,315356	fl. nach	deutschen Staaten.

3) Nach den englischen Zollregistern gingen im Durchschnitt der letzten 5 Jahre (1845—1850) über £ 3,600000 od. fl. 42,000000 jährlich nach Holland, und über £ 1,500000 od. fl. 18,000000 nach Belgien. Der größere Theil davon (nahe an 3/4) war zur Durchfuhr in den Zollverein und einiges nach der Schweiz bestimmt. Genau ist diese Durchfuhr nicht zu ermitteln, weil in England bei der Verschiffung bloß die Häfen angegeben werden, wohin das Gut direct geht.

Digitized by Google

Uebertrag . .	44,438667 fl.
aus Frankreich	1,945077 „
„ Brasilien	966496 „
„ Neapel und Sizilien . .	694083 „
„ Norwegen	665848 „
„ Oestreich (Triest u. Venedig)	553739 „
„ Rußland	348296 „
„ Venezuela	288079 „
„ Hannover	11136 „
„ Hamburg	113826 „
„ Bremen	132555 „
„ brittischen Colonien . .	8957 „
„ China	36175 „
„ Cuba	142171 „
„ Spanien	134164 „
„ Portugal	57602 „
„ Hayti	72874 „
„ Peru	65867 „
„ Rio de la Plata	61067 „
„ Surinam	13412 „
von den Japanischen Inseln .	107735 „
aus der Türkei	37574 „
„ Odessa	111 „
„ Sardinien	34369 „
„ Toskana	44641 „
„ Schweden	59762 „
„ Curacao	31111 „
von der Küste von Guinea .	34610 „
aus andern Ländern	449580 „
	51,549584 fl.

Die Gesammt-Einfuhr in Holland aus dem Zollverein betrug in gleichem Jahre (1849) 50,336319 fl., oder, nach späterer Berichtigung . . . . 49,936319 fl. [1])

Von dieser Einfuhr waren zum innern Verbrauch in Holland declarirt . . . 23,885378 „

folglich blieben zur Durchfuhr und Niederlage (von der Gesammt-Einfuhr) . . 26,050941 fl. [2])

An Transitgütern erhielt sonach Deutschland durch Holland (meist über Rotterdam) [3]) den Rhein herauf im Jahr 1849 für 25,498643 fl. mehr zu Berg, als es den Rhein hinab, zu Thal, durch Holland ausführte. Zieht man von der directen Ausfuhr aus Holland in die deutschen

---

[1]) Davon kamen für 44,299682 fl. den Rhein herab (landwärts).
5,636637 „ (seewärts).

[2]) Davon gingen nach Großbritannien für 16,858109 fl.

„	Frankreich „	4,319045 „
„	der Insel Java „	1,209513 „
„	den Ver. Staaten „	661713 „
„	Belgien „	467282 „ u. s. w.

(Der Hauptgüterzug zwischen Deutschland und Belgien geht auf der Cölner Eisenbahn.)

[3]) Obgleich Rotterdam unter niederländischer Herrschaft und abgesondert von Deutschland erscheint, so ist doch dieser Hafen in commerzieller Beziehung mehr als ein deutscher Hafen zu betrachten, denn der größte Theil der Waaren geht nach Deutschland oder kommt von dort, theils zum innern Verbrauch in Holland, theils und am meisten zur Weiterverschiffung, daher auch der Durchgangshandel von jeher Rotterdams Hauptverkehr bildete.

Digitized by Google

Zollvereinsstaaten die directe Einfuhr in Holland aus dem Zollvereine ab (worunter bloß dasjenige zu verstehen, was aus Holland selbst kommt oder daselbst verbraucht wird), so stellt sich folgendes Ergebniß heraus:

Die holländische Ausfuhr	betrug	rheinaufwärts	fl. 29,644938
„ Einfuhr	„	rheinabwärts	„ 23,885378
bleibt demnach eine Handelsbilanz zu Gunsten der Niederlande von			fl. 5,759560

d. h. als Ertrag des holländischen Colonial- und Eigenhandels mit Deutschland im Jahr 1849.

In früheren Jahren war dieser Gewinn für Holland noch weit bedeutender, weil es damals den Caffee- und Zuckerhandel fast ganz allein in Händen hatte, was jetzt nicht mehr der Fall ist, obgleich es in Java-Caffee, durch seine ostindischen Besitzungen und durch seine genauen Sortirungen dieses Artikels, noch fortwährend ein großes Uebergewicht besitzt.

Die Durchfuhr selbst ist für Holland gewinnbringend. Bis zum 1. Januar 1852 mußte alles in Rotterdam und Amsterdam umgeladen werden (nur die 2 directen Cölner Seeschiffe waren davon ausgenommen).

Holland ist zugleich als Niederlage vieler überseeischen Produkte zu betrachten, und besonders auch, wie bereits oben bemerkt, von Getreide.

Was in die Schweiz aus Holland geht (über Mannheim und Ludwigshafen), ist meist Transitgut, d. h. Güter, die durch Holland transitiren. Nach Strasburg geht von Holland aus im Ganzen nicht viel.

Digitized by Google

Durch den neuen Vertrag zwischen Preußen und Holland vom 1. Januar 1852 sind im directen Verkehr mit Holland mehrere Erleichterungen eingetreten, namentlich in Bezug auf Rheinweine, Seide-, halbseidene und Wollewaaren, die jetzt in Holland größere Begünstigungen genießen wie früher. (S. Rheinzölle.)

Der engere Anschluß eines so commerziellen, seetüchtigen und capitalreichen Landes wie Holland (an Preußen und den Zollverein) könnte für beide Theile nur vortheilhaft sein. Eben so wichtig wäre für Deutschland ein engerer Verband mit dem industriellen Belgien, von dessen Durchfuhr nach und von Deutschland folgende Aufstellung einen Ueberblick gibt.

Durchfuhr durch **Belgien**

nach und von dem deutschen Zollverein im Jahr 1849.

(S. Statistique de la Belgique. Bruxelles 1850. Fol.)

Die Durchfuhr von Waaren aus dem Zollverein kommend (par Provenance) einschließlich Luxemburg, betrug im Jahre 1849 nach amtlicher Angabe 58,372961 Fr. oder nach späterer Berichtigung . . . . 57,871000 Fr. [1])

Die Durchfuhr von Waaren für den Zollverein bestimmt (par Destination), 92,409087 Fr., nach einer späteren Aufstellung . . . . 118,695000 Fr. [2])

---

[1]) Davon waren 57,632000 Fr. von Preußen declarirt.
37000 „ „ Luxemburg.
202000 „ „ Sachsen, Baiern u. Frankfurt
57,871000 Fr.

[2]) Davon waren 117,582000 Fr. nach Preußen declarirt.
1,113000 „ „ Luxemburg.
118,695000 Fr.

Digitized by Google

Die Hauptgegenstände der belgischen Durchfuhr bestanden im Jahr 1849 aus Häuten, Baumwolle-, Wolle- und Leinengarn, Wolle-, Baumwolle- und Seidestoffen, Indigo, Cochenille und Farbhölzer, Caffee und Zucker, Getreide und Mehl, rohe Schafwolle, Baumwolle, Seide, Modewaaren, Wein, Tabak, Zink ꝛc. Im Ganzen hat der auswärtige Handel von Belgien im Jahr 1849 einen Aufschwung genommen, der alle vorhergehenden Jahre übertrifft (V. Préface. Rapport au Roi), und im Jahr 1850 u. 1851 war solcher noch stärker. (Die deutsche oder vlämische Bevölkerung bildet noch immer den stärksten Theil Belgiens, nämlich 2½ Millionen, gegen 1½ Millionen französisch sprechender Wallonen, daher eine engere Verbindung mit diesem Lande sehr wünschenswerth und auf Grundlagen der Gegenseitigkeit auch wohl leicht herzustellen wäre.)

Die Ausfuhr belgischer Produkte in den Zollverein war:

im Jahre	1847	29,654000	Fr.	(Commerce	spécial)	
	1848	22,415000	„	„	„	
	1849	25,614000	„	„	„	
	1850	33,933000	„	„	„	

Die Gesammt-Ausfuhr aus Belgien in den Zollverein war:

im Jahre	1847	91,872000	Fr.	(Commerce	gén éral).
	1848	67,413000	„	„	„
	1849	118,023000	„	„	„
	1850	125,346000	„	„	„

Die Einfuhr aus dem Zollverein betrug in den Jahren:

1847	62,516000	Fr.	Comm.	gen.	u.	26,165000	Fr.	Comm.	spécial.
1848	49,292000	„	„	„	„	19,972000	„	„	„
1849	80,495000	„	„	„	„	21,652000	„	„	„
1850	88,178000	„	„	„	„	(?)	„	„	„

Digitized by Google

Im Jahre 1850 war die belgische Einfuhr (Commerca général).

	von Frankreich	107,017780	Fr.
	„ England	83,541050	„
	„ Holland	46,631391	„
die Ausfuhr	nach Frankreich	132,788024	Fr.
	„ England	49,325904	„ *)
	„ Holland	47,062645	„

Belgiens Gesammt-Einfuhr seines Eigenhandels (Comm. spécial) betrug:

	1850.	1851.
an Rohstoffen	35,436000 Fr.	36,321000 Fr.
„ Getreide u. Eßwaaren	81,882000 „	79,709000 „
„ Fabrikaten	25,782000 „	25,670000 „
	143,100000 Fr.	141,700000 Fr.

Die Gesammt-Ausfuhr betrug:

an Rohstoffen	71,480000 „	64,600000 „
an Eßwaaren	23,089000 „	15,913000 „
an Fabrikaten	66,391000 „	68,987000 „
	161,600000 Fr.	149,500000 Fr.

Zu den Rohstoffen der belgischen Ausfuhr gehören besonders Eisen und Flachs.

*) Die Ausfuhr belgischer Produkte nach England ist von 15,700000 Fr. im Jahr 1850, auf 42,000000 Fr. im Jahr 1851 gestiegen, darunter für 16,000000 Fr. Ackerbauprodukte, wovon früher nur wenig nach England ging. Nach Holland gingen in den letzten Jahren durchschnittlich für 27,000000 Fr. belgischer Fabrikate.

Digitized by Google

Zur Vergleichung dürfte noch die Kenntniß der **Durchfuhr durch Frankreich**, nach und von Deutschland nicht unwillkommen sein.

Nach dem amtlichen Tableau Général du Commerce de la France pendant l'année 1849. Paris. Octobre 1850. Fol. erhielt Frankreich im Jahr 1849 aus dem Zollverein zur Durchfuhr für (1) Fr. 14,933599
und seine Durchfuhr nach dem Zollverein betrug (2) „ 6,430351
valeurs actuelles.

Unter 1 waren 4,282179 Kilogramm. raff. Zucker im declarirten Werth von 3,382921 Fr. und Wollenstoffe von 1,760652 Fr.

Unter 2 waren für 3,251934 gefärbte Seide und für 874796 Fr. Seidenstoffe.

Anm. Die Durchfuhr Frankreichs nach und von der Schweiz (meist über Havre) war weit beträchtlicher.

nämlich 1. aus der Schweiz 92,829000 Fr.
2. nach der Schweiz 45,694000 „

Unter 1 waren	56,672264	Fr.	Seidenstoffe.
	16,027314	„	Baumwollestoffe.
	7,616330	„	rohe und gefärbte Seide.
	6,675278	„	Uhren 2c.
Unter 2 waren	6,990000	Fr.	Schafwolle.
	9,406000	„	Baumwolle.
	3,046000	„	Baumwollestoffe.
	4,571000	„	Caffee 2c.

Die französische Regierung begünstigt den Durchfuhrhandel auf alle mögliche Weise. Havre unterhält die lebhafteste Verbindung mit Nordamerika, und bringt seit der Vollendung der Paris-Straßburger Eisenbahn, amerikanische Waaren ohne Umladung bis in den Bahnhof zu Basel und umgekehrt Schweizer Fabrikate von Basel nach Havre. Die Baseler Kaufleute sind die Hauptactionäre der Straßburg-Baseler Eisenbahn, daher es nicht zu verwundern, daß sich solche für die Vermehrung des Verkehrs auf dieser Bahn so thätig zeigen.

Digitized by Google

Nachtrag.

Anmerkung zu Seite 2.

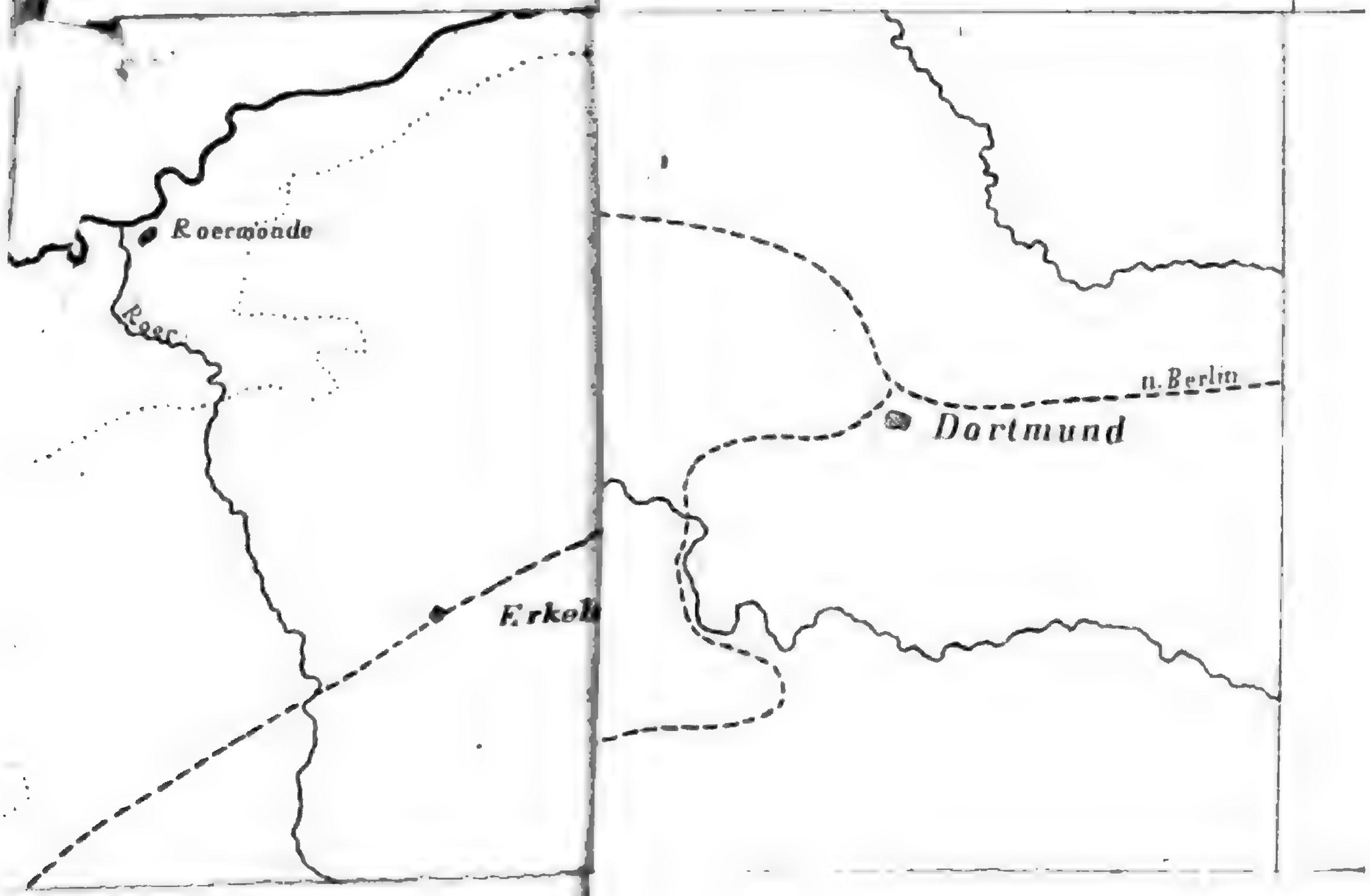
In London und Antwerpen besitzen gegenwärtig noch die Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck bedeutendes Grundeigenthum. — Der Stahlhof zu London (Steel Yard) in dem geschäftsreichsten Theile der Altstadt, dicht an der Themse, gehört ihnen. Man schätzt solchen, nach dem jetzigen Werth, über 1 Mill. Gulden rhein.

In dem Voranschlage der Einnahmen von Lübeck für das Jahr 1851, ist der Antheil an dem Ertrage der den Hansestädten gemeinsamen Häuser in London und Antwerpen, für Lübeck allein, zu 13930 Mark bemerkt.

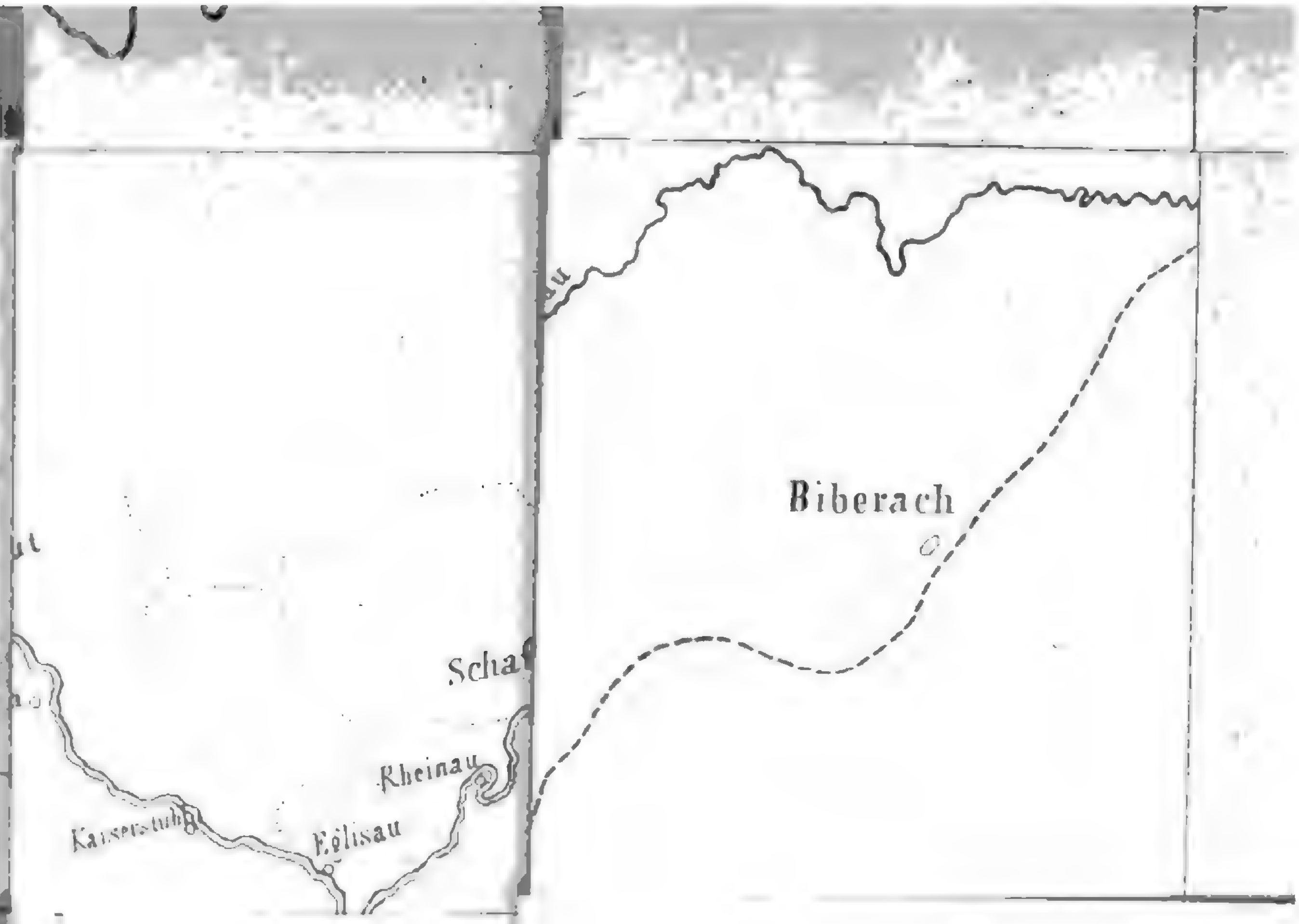
Berichtigungen.

Seite 7 lese man 900062 Metres statt 90062 Metres.
„ 48 „ „ die Cölner Gesellschaft besitzt 18 Dampfboote statt 25 Dampfboote.
„ 92 „ „ die Kohlengrube zu St. Ingbert mit 3 Dampfmaschinen, statt 3 Dampfschiffen.

Digitized by Google



BIBL. UNIV.
GENF


Biberach
Schaf
Rheinau
Kaiserstuhl
Eglisau

100

Die

deutschen Ströme

in ihren

Verkehrs- und Handels-Verhältnissen

mit statistischen Uebersichten.

Von

Heinrich Meidinger.

In vier Abtheilungen:

1. Die Donau. — 2. Der Rhein. — 3. Die Elbe. — 4. Die Weser, Ems und Oder.

Dritte Abtheilung.

Die Elbe

und ihre schiffbaren Nebenflüsse und Kanäle.

Zweite Ausgabe.

Frankfurt a. M.
Joh. Chr. Hermann'sche Buchhandlung.
Moritz Diesterweg.
1864.

BIBL. UNIV. GENT

Druck von Aug. Osterrieth
in Frankfurt a. M.

Vorwort.

In dieser dritten Abtheilung habe ich mich bestrebt, die Wichtigkeit und commercielle Bedeutung der ersten See- und Handelsstadt Deutschlands besonders darzuthun.

Reiche Hülfsquellen boten mir in dieser Hinsicht Soetbeer's gründliche Schriften über Hamburgs Handel und den Verkehr auf der Elbe, so wie die neuesten „tabellarischen Uebersichten des handelsstatistischen Bureaus in Hamburg". Letztere erscheinen seit 1846 in regelmäßigen Jahresheften. Die Uebersichten des Jahrs 1852 wurden erst im October 1853 ausgegeben, konnten aber noch für das vorliegende Werk von mir benutzt werden.

Was Schifffahrt und Handelsumfang betrifft, so vermag sich gegenwärtig keine andere Seestadt des europäischen Continents, Hamburg an die Seite zu stellen und noch immer nimmt die Einfuhr überseeischer

Digitized by Google

Produkte und die Ausfuhr deutscher Fabrikate nach transatlantischen Ländern daselbst zu, unterstützt von häufigen Schifffahrtsgelegenheiten, billigen Frachten und raschen Eisenbahnverbindungen mit dem großen wohlhabenden Hinterlande.

In seinem Gesammt-Handelsverkehr übertrifft Hamburg nicht blos die Ein- und Ausfuhr von ganz Holland, sondern auch die von ganz Belgien und von ganz Spanien, wie ich unter der Rubrik „Hamburgs Handelsbewegung" nach amtlichen Angaben näher nachgewiesen habe.

Möge die alte, an Gesinnung und That hochstehende Hansestadt recht bald dem großen deutschen Zollverbande sich anschließen, und die Ueberzeugung erlangen, daß dadurch ihre Schifffahrt und ihr freier Handel keineswegs beeinträchtigt und vermindert, vielmehr an Macht, Ansehen und Ausdehnung nur gewinnen und zunehmen werden, und daß sie stets in ihrem Hauptverkehr auf Deutschland hingewiesen, ihr Geschick mit dem des gesammten Vaterlandes aufs Innigste verknüpft ist.

Frankfurt a. M. im Januar 1854.

Heinrich Meidinger.

Digitized by Google

Inhalt.

	Seite
Handelspolitische Bedeutung der in die Nordsee mündenden deutschen Ströme	1
Flußlänge	4
Uferstaaten	5
Gefäll	6
Tiefe und Fluthhöhe	7
Strombreite	9
Versandungen	12
Strombauten	14
Leuchtthürme und Seezeichen	16
Lootsen	18
Elbhäfen und Ausladungsplätze	20
Hafen von Hamburg	25
Elbbrücken	29
Elbzölle	33
Schiffbare Nebenflüsse und Kanäle der Elbe	38
Elbschiffe	47
Segelschifffahrt	50
Dampfschifffahrt	52
Dampfschifffahrts-Verkehr zwischen Hamburg und Harburg	56
Schifffahrts-Verkehr auf der Oberelbe	58

Digitized by Google

Seite
Gesammtbewegung auf der Oberelbe 61
Schifffahrts-Verkehr auf der Oesterreich. (Böhmischen) Elbstrecke 63
Fünfundzwanzigjähriger Elbverkehr oberhalb Hamburg . . 67
Hamburgs Verkehr mit der Oberelbe 68
Güterverkehr auf der Berliner Eisenbahn von und nach Hamburg 71
Hamburg 75
Hamburgs Handelsbewegung 77
Hamburgs Gesammt-Ein- und Ausfuhr . . . 111
Seeversicherungen in Hamburg 116
Hamburgs Seeschifffahrt 118
Uebersicht der in Hamburg ein- und ausgelaufenen Seeschiffe in den Jahren 1850, 1851 und 1852, nach einzelnen Ländern 120
Recapitulation der in den Jahren 1850 bis 1852 in Hamburg angekommenen und von dort abgegangenen Seeschiffe 126
Ueberblick der zu Hamburg, Altona und Harburg angekommenen Seeschiffe im Jahre 1852 . 128
Hamburgs Seedampfschifffahrt 130
Hamburgs Rhederei 134
Uebersicht der in Hamburg in den Jahren 1847 bis 1852 eingelaufenen Seeschiffe nach Flaggen 138
Betheiligung der verschiedenen Flaggen im Verkehre Hamburgs mit einzelnen Ländern 142
Hamburgs Küstenschifffahrt 157
Hamburgs Handels-Beziehungen zu einzelnen Ländern im Jahre 1851 nach Erzeugnissen 161
Hamburgs Handels-Beziehungen zu Großbritannien . . 174
" " zu Berlin . . . 193
" " zu Lübeck 199
" " zu Altona . . . 201

Digitized by Google

Seite

Hamburgs Handels-Beziehungen zu überseeischen Ländern nach den Hauptsummen 202
Curhafen 204
Hannoversche Häfen (und Ausladungsplätze) der Unterelbe . 206
Harburg 206
Schifffahrt von Harburg 210
Rhederei von Harburg 214
Cranz, Estebrügge und Burtehude 214
Grünendeich, Steinkirchen, Mittelkirchen, Neuenkirchen und Horneburg 215
Brunshausen und Stade 216
Wischhafen 217
Freiburg 218
Neuhaus 218
Otterndorf 219
Zusammenstellung der Schifffahrtsbewegung in den Hannoverschen Häfen der Unterelbe im Jahre 1852 . . . 220
Rhederei der Hannoverischen Häfen der Unterelbe . . . 221
Holsteinische Elbhäfen. (Nebst einem Ueberblick der Handelsbewegung von Kiel und des Gesammt-Verkehrs von Schleswig-Holstein) 223
Altona 223
Rhederei von Altona 225
Schifffahrts-Verkehr von Altona 227
Specieller Ueberblick der im Jahre 1852 in Altona eingelaufenen Schiffe 229
Zehnjährige Uebersicht der in Altona angekommenen Seeschiffe von 1842 bis 1852 230
Handelsverkehr zwischen Altona und Hamburg 234
Blankenese 238
Glückstadt 239

Digitized by Google

Seite
Itzehoe an der Stör 240
Brunsbüttel 240
Kiel 241
Schifffahrt von Kiel in den Jahren 1850 bis 1852 . . . 242
Kieler Kanal (Schleswig-Holsteiner oder Eider-Kanal) . 244
Schiffsverkehr von Flensburg 246
Gesammt-Schifffahrt von Schleswig-Holstein im Jahre 1848 247
Uebersicht der Handelsflotte der Herzogth. Schleswig-Holstein 248
Nachtrag 255

Digitized by Google

Handelspolitische Bedeutung der in die Nordsee mündenden deutschen Ströme.

Deutschland ist mit seinem Hauptflußgebiete an die Nordsee gewiesen.

Nächst dem Rheine steht in erster Linie die Elbe, die nicht bloß für das nördliche Deutschland, sondern auch für die meisten Staaten Mittel- und Süddeutschlands (einschließlich Böhmen, denn auch dieses Land gehört, seinem Flußgebiete nach, der Nordsee an), in so fern den Vorzug hat, als sich an ihrer Mündung ein rein deutscher Hafen und die erste See- und Handelsstadt des europäischen Continents erhebt, durch welche (und durch Bremen) Deutschland in unmittelbare Verbindung mit den reichsten und civilisirtesten Ländern der Erde tritt, und an dem großen Weltverkehr des atlantischen Ozeans thätigen Antheil nimmt; während die östlich strömende Donau in ein im Ganzen wenig belebtes, vom atlantischen Ozean entfernt liegendes, Binnenmeer mündet, wozu Rußland stets den Schlüssel

Digitized by Google

in Händen hat, und das zur Zeit von nur geringer Bedeutung für deutsche Industrie und Handel ist *).

Die südlichen und südwestlich liegenden deutschen Staaten sind, mit Einschluß der Schweiz, mehr auf die Wasserstraße des Rheins angewiesen (Würtemberg durch den Neckar, Bayern durch den Main), und dennoch sendet die Schweiz, senden Würtemberg und Bayern, und selbst die preußischen Rheinprovinzen vieles für überseeische Länder bestimmt, über Hamburg und Bremen, weil sie hier weit mehr Gelegenheit zur Verschiffung finden als in Rotterdam und Antwerpen, und durch Dampfschiffe und Eisenbahnen in rasche und wohlfeile Verbindung mit diesen deutschen Häfen treten. Schweizer Kaufleute und Fabrikanten reisen jetzt in 2 Tagen bequem nach Hamburg und Bremen, und umgekehrt Hamburger und Bremer Kaufleute in die Schweiz in derselben Zeit, und dieser Verkehr wird jedes Jahr zunehmen, wenngleich noch für die Schweiz Havre der nächste und wichtigste Hafen bleiben dürfte.

Ist einmal die so lang ersehnte deutsche Zolleinigung mit Zuziehung der Hansestädte und Mecklenburg erfolgt, so steht den Häfen der deutschen Nordsee unstreitig noch eine schöne Zukunft bevor.

---

*) Von einer erheblichen Ausdehnung des deutschen Handels im Orient und starkem Absatze deutscher Fabrikate dahin, kann vorerst keine Rede sein; denn Rußland und England haben den Markt in Persien, und England fast ausschließlich den Markt in Ostindien und zu einem großen Theil auch den von Kleinasien und der Türkei in Händen. Und wie unsicher sind dort überhaupt die Verhältnisse!

Digitized by Google

In der Küstenfahrt mögen zwar Hamburg und Bremen durch die Eisenbahnen einigen Abbruch erleiden; dieser Verlust wird ihnen aber reichlich ersetzt werden durch die stärkere Zunahme ihrer überseeischen Ein- und Ausfuhr, und durch den lebhafteren Verkehr mit einem wohlhabenden und ausgedehnten Hinterlande. Hamburg sendet bereits auf der Eisenbahn Baumwolle, rohen Zucker und andere Colonialwaaren nach Wien in 6 bis 8 Tagen. Eben so sendet Bremen Baumwolle und rohen Tabak nach Böhmen und Mähren ꝛc. (S. Weser.) Diese beiden Häfen stehen hierin gegen Triest im Vortheil, und werden es auch bleiben, selbst nach Vollendung der Triest-Wiener Bahn, namentlich in Bezug auf Güter die aus England kommen, denn die Wiener Bestellungen über Triest brauchen auf dem langen Seewege durch die Meerenge von Gibraltar oft mehr als zwei Monate zur Ausführung, während dazu über Hamburg und Bremen kaum die Hälfte der Zeit erforderlich, und die Fracht fast eben so billig ist *).

Nach Triester Angaben gingen nach Wien vom 1. September 1851 bis 1. Oktober 1852:

	über Triest.	über Hamburg u. Holland.
Kaffee . .	1,973958 Pfd.	2,455467 Pfd.
Thee . .	580 „	30162 „
Indigo .	54330 „	646153 „
Baumwolle	1,419163 „	2,740923 „

*) Die Fracht von Hamburg nach Wien pr. Eisenbahn ist fl. 3. 38 kr. österr. Bankvaluta vom Ctr. Baumwolle und vom Rohzucker fl. 3. 34 kr.; sie wird ohne Zweifel noch billiger werden.

Digitized by Google

Flußlänge der Elbe.

Die Schifffahrtslänge der Elbe beträgt, im Strome gemessen (nach Angabe des Wasserbau-Direktors Hübbe in Hamburg, der die Strecke selbst bereiste) *):

von Melnick	„	Hamburg . .	99	dtsche Meil.
(„ Magdeburg	„	Hamburg 48 M.)		
„ Hamburg	„	Curhafen . . .	16½	„ „
		zusammen	115½	dtsche Meil.

Die ganze Flußlänge von der Quelle (westl. Abdachung des Riesengebirgs) bis zur Nordsee wird zu 155 Meilen gerechnet. Fast die Hälfte davon gehört zu Preußen.

Die Entfernung zu Land beträgt:

von Hamburg	nach	Lüneburg (über Pattensee)	5¾	Meilen.
„	„	„	Celle	11¾	„
„	„	„	Braunschweig (über Celle)	19½	„
„	„	„	Hannover (über Celle) .	17¼	„
„	„	„	Magdeburg (üb. Salzwedel)	26	„
„	„	„	Leipzig (über Burg) . .	51½	„

*) S. dessen „Eingabe an die deutsche Nationalversammlung über die deutschen Reichs-Ströme. Als Manuscript gedruckt, im Auftrage des Ausschusses für Volkswirthschaft. 20. Juni 1848."

Digitized by Google

Uferstaaten.

In das eigentliche Flußgebiet der Elbe theilen sich folgende Staaten:

	Uferlänge.	
Königreich Böhmen (Oesterreich) . .	54583	Ruthen.
„ Sachsen	63001	„
„ Preußen	175314	„
Herzogthum Anhalt-Bernburg . . .	7351	„
„ „ Dessau	16950	„
„ „ Cöthen	5133	„
Königreich Hannover	47180	„
Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin	6203	„
Herzogthum Lauenburg (Dänemark) .	5936	„
Freie Stadt Lübeck . / Freie Stadt Hamburg }	6273	„
zusammen	387924	Ruthen.

(S. „Allgemeine geographische und hydrotechnische Beschreibung der Elbe, von Hugo von Bose. Annaberg 1852.“)

In Preußen und dem Rheinland rechnet man die Ruthe zu 12 F. (großes Maas). In Hannover, Sachsen, Hamburg und Lübeck zu 16 Fuß.

BIBL. UNIV.

Gefäll.

Die Elbe hat (nach Berghaus) im Ganzen einen Fall von 4324 F. Preuß. Bis Magdeburg ist sie durchaus ein Gebirgsstrom, denn bis dahin entladen sich in ihr nur Gebirgsflüsse, die theils sehr reißend sind. Magdeburg bezeichnet so ziemlich die Mitte des Stromlaufs.

Die Nebenflüsse der Elbe: Iser, Moldau, Eger, Mulde und Saale, führen den Wasserschatz von ganz Böhmen, Sachsen und Thüringen, d. h. eines Ländergebiets von nahe an 1800 deutsche Quadrat-Meilen ab. Es fehlt bei Magdeburg nur noch die Havel, die zwar an sich kein Gebirgsfluß ist, aber mit ihrem Nebenflusse (der Spree) eine nicht unbedeutende, obwohl weniger oscillirende Wasserfülle in dieselbe ergießt. (S. weiter unten „Nebenflüsse der Elbe".)

An der Unterelbe ist der Fall nur gering, nämlich von Hamburg bis Curhafen (16½ deutsche Meilen) bloß 2′ 8″.

Digitized by Google

Tiefe und Fluthhöhe.

Die Meeresfluth dringt noch 4 bis 5 Meilen oberhalb Hamburg die Elbe hinauf (etwas über Hoopte hinaus) bis Geesthacht, 22 deutsche Meilen von Curhafen *). Bei Hamburg steigt die gewöhnliche Fluth 6 bis 7 Fuß hoch, und dauert 4 Stunden; die Ebbe 8 Stunden. Die größte Schnelligkeit der Fluth beträgt bei Curhafen 4½ Fuß, bei Hamburg 2 Fuß in der Sekunde. (Die gewöhnliche Fluth trifft 5 Stunden später zu Hamburg ein als zu Curhafen).

In Hamburg sind alle Häfen und Stadtkanäle (Fleeten) der Fluth zugänglich. Der Niederhafen (für große Seeschiffe) hat zur Ebbezeit 6 bis 15 Fuß; zur Fluthzeit 13 bis 22 Fuß Wasser.

---

*) In die Themse steigt die Meeresfluth bloß 16 deutsche Meilen hinauf, nämlich von Margate bis Sheerneß 25 engl. Meilen.
„ Sheerneß „ Gravesend 19 „ „
„ Gravesend „ London 25 „ „
„ London „ Richmond 8 „ „
Seeschiffe können bloß bis nach London (14½ deutsche M.) fahren; auf der Elbe bis nach Hamburg (16½ deutsche M.).

Digitized by Google

Seeschiffe von 12 bis 14 Fuß Tiefgang warten gewöhnlich die Fluth ab, um nach Hamburg heraufzukommen.

Größere Seeschiffe von 20 bis 24 Fuß Tiefgang müssen bei Krautsand lichten. Die Hamburger Leichtschiffe oder Schuten (70—80 an der Zahl) halten sich gewöhnlich in der Nähe von Krautsand oder vor Brunshausen auf.

In der Süderelbe (bei Harburg) war seither zur Zeit der Ebbe bloß 4½ bis 5 Fuß Wasser; jetzt ist diese Tiefe durch Baggerarbeiten bereits um 1½ Fuß verbessert, und wird es ohne Zweifel in kurzem noch mehr.

In der Oberelbe ist vom Januar bis Mai meist voller Wasserstand. Der niedrigste ist gewöhnlich im Juli bis Oktober. (S. weiter unten „Strombauten".)

Digitized by Google

Strombreite.

Von Melnick bis Dresden wechselt die Breite der Elbe zwischen 150 und 300 Fuß. Bei Dresden (an der Brücke) ist sie 756 Fuß; bei Torgau 972 Fuß; bei Magdeburg (an der Strombrücke, zuzüglich der langen Brücke, Fluthbrücke und Zollbrücke) *) an 2000 Fuß; unweit der Mündung der Havel 800 Fuß; bei Wittenberge (einschließlich der Fluthbrücke am linken Ufer) 1548 Fuß; an der Grenze von Lauenburg (mit den Inseln) 1600 Fuß; bei Hamburg (über die Insel Wilhelmsburg) 14394 Fuß (23642 Fuß rheinisch = 1 deutsche Meile).

*) Oberhalb Magdeburg theilt sich die Elbe in 3 Arme (Stromelbe, Zollelbe und alte Elbe. Nur die Stromelbe ist für Schiffe durchweg fahrbar, die alte Elbe bloß theilweise bei hohem Wasser, da sie durch ein Steindamm gesperrt ist, um das Wasser mehr in die Stromelbe zu weisen. Ein Schleusenkanal bildet die Zollelbe, die um die Citadelle herumfließt, — die Citadelle liegt auf dem Commandanten-Werder (Sandwerder) — und sich unterhalb wieder mit dem Hauptstrom vereinigt. Die Breite der Stromelbe, oberhalb Magdeburg, beträgt 43, unterhalb 46 Ruthen, und beide Zusammenflüsse der Stromelbe mit der Zollelbe 62 Ruthen zu 12 Fuß.

Digitized by Google

Zur Ueberfahrt von Hamburg nach Harburg braucht man mit dem Dampfschiffe über 1 Stunde, und mit den Ewern fast 3 Stunden (wegen der vielen Krümmungen des Fahrwassers um die Inseln).

Zwei Meilen oberhalb Hamburg theilt sich die Elbe in 2 Armen (beim Buntenhause), unter dem Namen: Süderelbe und Norderelbe. Erstere fließt an Harburg vorbei (am Neuländer Werder ist sie 1416 Fuß breit), letztere an Hamburg vorüber. Der untere Theil der Süderelbe führt den Namen „Köhlbrand", der sich wieder mit der Norderelbe (dicht vor Altona) vereinigt, nachdem er zuvor 3 kleinere Kanäle (alte Süderelbe, große Köhlfleth und Mühlenfleth) abgegeben, die sich unterhalb Altona in die Elbe ergießen. Die Süderelbe gibt auch bei Harburg einen schiffbaren Arm (den Reiherstieg) ab, der bisher besonders von den zwischen Hamburg und Harburg fahrenden kleineren Schiffen benutzt wurde. Von da nimmt die Elbe immer mehr den Charakter eines Meerbusens an, zumal bei voller Fluth. Bei Blankenese erblickt man fast das jenseitige niedrige Ufer nicht mehr, und bei Curhafen sieht man das Holsteinische Ufer nur noch mit gewaffnetem Auge.

Die angebauten Inseln (Werder) bei Hamburg gehören theils zu dieser Stadt (Hamburg), theils zu Hannover.

Der Billwerder und der Ochsenwerder (mit 6000 Einwohnern in 5 Dörfern) bestehen aus trefflichem Marschland, mit gartenmäßigen Anlagen. Diese beiden Inseln grenzen dicht an die Vierlande, und sind mehr als Uferland zu betrachten.

Digitized by Google

Der Billwerder hat viele Windmühlen, die überhaupt an der deutschen Nordküste zahlreich sind.

Die Insel Wilhelmsburg (mit 3000 Einwohnern) und der Finkenwerder gehören beide in der nördlichen Hälfte zu Hamburg, in der südlichen zu Hannover.

Die unbedeichten, d. h. uneingedämmten, Inseln bei Hamburg sind ohne Anbau, da sie von der Fluth überströmt werden.

Digitized by Google

Versandungen.

In der Unterelbe befinden sich 3 große die Schifffahrt hemmende Sandbänke.

1) der Blankeneser Sand, 2 Meilen unterhalb Hamburg.

2) der Schulauer Sand, 1 Meile unterhalb Blankenese, bei Wedel.

3) der Glückstadter Sand (die Bank von Glückstadt).

Die übrigen Sandinseln der Unterelbe sind von geringerer Bedeutung.

Bei der Blankeneser Bank ist ein Dampfbagger in beständiger Thätigkeit; eben so bei Hamburg und bei Harburg, wo das Fahrwasser noch mancher Verbesserung bedarf. Der Dampfbagger bei Hamburg von 10 Pferdekraft, schafft aus einer Tiefe von 4 bis 9 Fuß täglich (in 12 bis 14 Arbeitsstunden) an 12600 Cubikfuß Sand herauf. Die Mannschaft des Baggers besteht aus 7 Köpfen. Der Kohlenverbrauch ist 55 Pfd. auf 1000 Cubikfuß. Der kleine Dampfbagger wurde im Jahre 1834 angeschafft, der große im Jahre 1838 (beide aus England).

Digitized by Google

Außerdem besteht noch in Hamburg eine Handbaggerei, in der man es zu einer gewissen Fertigkeit gebracht hat.

Die Hamburger Baggerarbeiten sollen jedoch im Ganzen seither nicht wirksam und kräftig genug betrieben worden sein, und in keinem Verhältniß stehen zu den darauf verwendeten großen Opfern an Geld und Zeit, wie in einer öffentlichen Erklärung vieler geachteter Rheder und Schiffsmäkler Hamburgs im Juli 1852 hervorgehoben wurde. Auch im Mai 1853 wurde wieder von den angesehensten Hamburger Kaufleuten eine Liste in Umlauf gesetzt, um die Behörde zu einer größeren Vertiefung der Norderelbe zu veranlassen, da man beabsichtigt große Seedampfer für Auswanderer zu bauen, die sonst nicht mit voller Ladung von Hamburg abgehen können.

Vor Anwendung der Dampfbaggerei ereignete es sich (nach Soetbeer) öfter, daß zu Thal fahrende Flußschiffe, wegen Versandung der Hamburger Norderelbe, den Weg durch die an Harburg vorbeifließende Süderelbe wählten und dann auf einem Umweg (durch den Köhlbrand) nach Hamburg gelangten.

Die zu Hamburg ausgebaggerte Erde wird zur Erhöhung des kleinen Grasbrooks benutzt, wie es früher bei dem großen Grasbrook der Fall war.

Digitized by Google

Strombauten.

An der Oberelbe (Königreich Sachsen) sind die Elb-Niederungen meist durch Faschinen eingedeicht; nach Böhmen zu, durch Steindämme. Auch Preußen hat auf der Strecke von Magdeburg bis Havelberg und weiter hinab, viele Steindämme (Buhnen) erbaut, um das Fahrwasser mehr in die Mitte des Stroms zu leiten, und dadurch bereits 3½ Fuß niedrigste Wassertiefe erlangt, was besonders für die Dampfschifffahrtsverbindung mit Magdeburg von Vortheil ist. Auch bei Hamburg sind 22 Buhnen in der Norderelbe, und 36 Buhnen in der Süderelbe.

1½ Meile oberhalb Hamburg befinden sich die Polderdeiche der zu Hamburg und Lübeck gehörigen Vierlande, deren fruchtbarer Boden aus fetter Schlammerde besteht, wo der Obst-, Gemüse- und Gartenbau (und besonders der Erdbeerbau) in hohem Flor steht, auch Geflügel und Viehzucht stark getrieben wird. Die Erzeugnisse der Vierlande gehen täglich in Menge (durch Ewer) die Elbe hinab auf den Hamburger Markt. Hamburg und Lübeck eroberten im Jahre 1421 gemeinschaftlich die Vierlande.

Digitized by Google

Der Hauptort derselben ist das Städtchen Bergedorf (2700 Einwohner), an der Mündung der Bille in die Elbe.

Außerdem zählt man hier noch 4 wohlhabende Dörfer:

1) Landschaft Kirchwärder, mit 6 Bauernschaften, worunter die Bauernschaft Zollenspieker.

2) „ Neuengamme.

3) „ Altengamme mit 3 Bauernschaften.

4) „ Curslack mit 3 Bauernschaften, und Dorf Geesthacht an der Elbe.

Das ganze Amt Bergedorf zählt etwas über 9000 Einwohner und ist circa 1½ Q.-Meile groß.

Auch mehrere Inseln (Werder) oberhalb und bei Hamburg sind gut angebaut und durch Dämme (Deiche) geschützt.

Im Mecklenburgischen, Lauenburgischen und Hannoverschen sind die Uferbauten der Oberelbe im Ganzen weniger gefördert als im Preußischen.

Von Blekede abwärts fangen die Elbdeiche (Dämme) an, die sich an beiden Ufern bis zur Elbmündung erstrecken, und deren Unterhaltung jährlich bedeutende Kosten verursachen. Auch die berühmten Seedämme bei Curhafen kosten Hamburg jährlich eine beträchtliche Summe.

Die Elbdeiche zwischen Magdeburg und Hamburg liegen im Durchschnitt 19 bis 20 Fuß über dem Nullpunkt des neuen Magdeburger Pegels.

Digitized by Google

Leuchtthürme und Seezeichen.

Vom Hamburger Hafen bis in's Meer ist das Fahrwasser durch Seetonnen und Bojen (engl. buoys) bezeichnet. Die letzte rothe Seetonne liegt noch 2 Meilen von Curhafen weit in See.

Von der Elbmündung bis Curhafen rechnet man 17 große Seetonnen; von Curhafen bis zur Bösch (unterhalb Glückstadt) ebenfalls 17 große Seetonnen und von der Bösch bis Hamburg 41 Elbtonnen und 10 kleinere Bojen. Außerdem liegen noch oberhalb Hamburg bis zum Buntenhaus 12 Bojen.

An Leuchthürmen und Leuchtschiffen unterhält Hamburg im Amte Ritzebüttel:

2 Leuchtthürme auf der Insel Neuwerk, (worunter der große Thurm 120 Fuß hoch ist, mit drehendem Licht) und 2 Barken.

Ferner 1 Leuchtthurm zu Curhafen, 86 Fuß hoch.

Auf Helgoland wurde ebenfalls der erste Leuchtthurm von Hamburg erbaut, der nachmals von den Engländern vergrößert worden ist.

Digitized by Google

Vor der Elbmündung unterhält Hamburg

1 Leuchtschiff (Feuerschiff) mit 2 Reflektoren und 11 Mann Besatzung;

und in der Mündung der Elbe auf der Rhede von Cuxhafen

1 Leuchtschiff, mit 19 Reflektoren (in 2 Reihen) und 11 Mann Besatzung.

Ferner in der Elbe, unterhalb Blankenese, an der Schulauer Sandbank:

2 Schiffe mit rothem Lichte.

Alle diese Anstalten zur Sicherheit der Schifffahrt und Bezeichnung des Fahrwassers, werden **allein** von Hamburg unterhalten, obgleich Hannover und Holstein als Uferstaaten eben so gut dazu beizutragen hätten.

BIBL. UNIV.

Lootsen.

Vor der Mündung der Elbe, bei der rothen Tonne, liegt die bewaffnete Hamburger Lootsengaliote, die stets einige Lootsen (Hamburgische Admiralitätslootsen) für die einsegelnden Schiffe an Bord hat (außer dem Capitain und 3 Matrosen); alle 14 Tage wird die Station von Curhafen aus mit einer andern gewechselt.

Diese Hamburger Lootsen bringen die Schiffe bis zur Bösch (in der Nähe von Glückstadt), wo sie den Lootsen der Holstein-Hannoverschen Gesellschaft bis Hamburg übergeben werden.

Die Lootsen-Station der Bösch besteht aus:

2 Lootsen-Galioten,

1 Loots-Ewer, und 1 Jolle zur Inspektion.

Die Corporation der Bösch-Lootsen besteht aus 50 Holsteinischen, 24 Hannoverschen und 6 Hamburger Lootsen (80 zusammen).

Außerdem besteht noch

a) die Develgönner-Neumühlener Lootsen-Brüderschaft, aus denen 40 zu den obigen Holsteinischen Lootsen gewählt werden.

Digitized by Google

b) die Blankeneser Lootsen-Brüderschaft, die 10 Böschlootsen stellt.

Ferner gibt es noch:

c) die Glückstadt-Lootsen-Brüderschaft, zum Auflootsen der nach Glückstadt bestimmten Schiffe. Die Hauptbeschäftigung derselben besteht indeß (eben so wie der nicht zu den Böschlootsen gehörenden Develgönner und Blankeneser Lootsen) in dem Hinablootsen der Schiffe von Hamburg und Altona, worüber kein Privilegium auf der Niederelbe besteht.

Im Mai 1853 machten 150 Capitäne und Schiffsführer eine Eingabe bei dem Hamburger Commerzium, worin sie sich beschwerten, daß die Lootsen öfter weder vor noch in der Mündung der Elbe zu finden seien, und trugen deßhalb auf freie Lootsen-Concurrenz an.

Digitized by Google

Elbhäfen und Ausladungsplätze.

Dem Laufe des Stromes nach, ist der erste Hafen in Böhmen:

Am rechten Ufer: Melnik, der Mündung der Moldau gegenüber, 6 Meilen von Prag. Hierauf folgen:

Am rechten Ufer: Leitmeritz, der Mündung der Eger gegenüber.

Am linken Ufer: Aussig. Dieses Städtchen ist der Zielpunkt der Elbschifffahrt für den Prager Güterverkehr, wo die Güter auf die Eisenbahn übergehen. Hier soll auch jetzt eine österreichische Eingangszollstätte errichtet werden, damit die sächsischen Dampfschlepper und Kähne bis dahin fahren können.

Am rechten Ufer: Tetschen.

" Schandau, sächsischer Grenzort.

Am linken Ufer: Königstein.

" Pirna.

Am rechten Ufer: Pillnitz (Königl. Sächs. Lustschloß).

" Dresden, mit Vorstadt am linken Ufer.

Die ehemaligen Festungsgräben zu Dresden und Pirna dienen zu Winterhäfen.

Digitized by Google

Am linken Ufer: Meißen.

Am linken Ufer: Riesa. Der Hafen von Riesa ist wichtig für Holz, Steinkohlen, behauene Steine und Colonialwaaren, und wird sich ohne Zweifel noch mehr heben. Hier münden 3 große Eisenbahnen ein: Leipzig-Dresden, Breslau und Prag, mit einer nördlichen Bahn nach Berlin, und einer südlichen nach Chemnitz (dem sächsischen Manchester). Von Chemnitz ist eine Verbindungsbahn mit Zwickau im Bau, die sehr einträglich zu werden verspricht, besonders für die Zwickauer Steinkohlen- und Eisenwerke. Die Zwickauer Gruben liefern schon viele Kohlen und Coaks auf die direkte Eisenbahn nach Leipzig, und südlich nach Nürnberg.

Auch von Dresden nach Tharand und Freiberg ist eine Eisenbahn im Plan, durch den Plauenschen Grund, wodurch die Steinkohlen der dortigen Gegend um ein bedeutendes billiger in die Elbe gehen. Auf der Achse werden jährlich zwischen diesen Städten über 4,000000 Ctr. Steinkohlen befördert.

Am linken Ufer: Strehla.

Am rechten Ufer: Mühlberg.

Am linken Ufer: Belgern.

" Torgau (Preuß. Festung und Grenzort).

Am rechten Ufer: Wittenberg, unweit der Mündung der schwarzen Elster.

Am rechten Ufer: Koswig, Wörlitz gegenüber.

Digitized by Google

Am linken Ufer: Dessau, an der Mündung der Mulda. Gegenüber liegt Roßlau. Eisenbahnbrücke über die Elbe (auf dem Wege von Berlin nach Halle).

Am linken Ufer: Barby, an der Mündung der Saale.

" " " Schönebeck. 2 Meilen oberhalb Magdeburg, mit Königl. Saline, (der größten im Preußischen Staate), und einer bedeutenden chemischen Fabrik.

Am linken Ufer: Magdeburg *) (Festung). Alle Schiffe müssen hier durch die Zollelbe fahren (s. S. 9).

---

*) Magdeburg, mit einer Bevölkerung von 56000 Einwohnern, einschließlich 5000 Mann Garnison und etwa 800 Juden, ist der bei weitem wichtigste Handelsplatz der Mittel- und Oberelbe, und Sitz der Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrt-Gesellschaft, die den Verkehr zwischen Hamburg und Magdeburg, und zwischen Magdeburg und Dresden unterhält (s. weiter unten Dampfschifffahrt).

An Segelfahrzeugen besitzt Magdeburg gegenwärtig an 220 Schiffen, welche größentheils wenigen Schiffern angehören, und außer der Elbe auch noch die Havel, Spree, Oder und Netze befahren.

Die Haupthandelszweige Magdeburgs bestehen in Rübenzucker (von denen es in der Umgegend an 50 Fabriken besitzt), Eichorien (die hier ebenfalls stark angebaut werden), Getreide, Bauholz (aus Böhmen und Sachsen, und Eichenholz aus Posen). Im Jahre 1852 war der hiesige Getreidehandel sehr bedeutend. Von den 150000 Ctr. gedörrten Eichorien geht vieles nach den Küsten der Nord- und Ostsee, und jetzt auch nach Oesterreich. Auch der Weinhandel wird hier stark betrieben, besonders in französischen Weinen. Die Weineinfuhr in Magdeburg betrug im Jahre 1851: 22188 Ctr., im Jahre 1852: 18876 Ctr. dem Gewichte nach. Die dicht bei Magdeburg liegenden Fabrikorte Neustadt und Bukau besitzen 2 große Baumwollspinnereien (wovon die eine im Jahre 1852 1520 Ballen Baumwolle direkt aus Amerika bezog), mehrere Rübenzuckerfabriken, Bleiweis-, Papier-, Stärke-, Porzellan- und chemische

Digitized by Google

Am linken Ufer: Tangermünde, 7 Meilen unterhalb Magdeburg.

Am rechten Ufer: Havelberg, nahe an der Mündung der Havel.

Am linken Ufer: Werben, der Havelmündung gegenüber.

Am rechten Ufer: Wittenberge, preußischer Grenzort, bei welchem alle Elbfahrzeuge anlegen müssen.

Am rechten Ufer: Dömitz, Festung und Zollstätte für Mecklenburg-Schwerin, unweit der Mündung des Schweriner Kanals (Elde).

Am rechten Ufer: Boitzenburg, ebenfalls Mecklenburgisch; nahrhaftes Städtchen, mit eigenen Schiffen.

Am linken Ufer: Hitzacker, an der Mündung der Jtzel.

Am rechten Ufer: Lauenburg, an der Mündung der kanalisirten Stecknitz, die mit Lübeck in Verbindung steht.

Am linken Ufer: Hoopte. Die Ueberfahrt zwischen Hamburg und Lüneburg ist bei Hoopte und dem Zollspieker. Früher hatte Lüneburg einen bedeutenden Verkehr mit Hamburg, der aber durch die Eisenbahn sehr abgenommen hat. Man zählte sonst täglich 30 bis 40 Frachtwagen, die von Lüneburg in das Innere von Deutschland gingen; jetzt nur wenige mehr. (S. auch „Nebenflüsse der Elbe".)

Fabriken (die chemische Fabrik zu Bukau führt jährlich über 200000 Ctr. an und ab), Bierbrauereien und Spiritusbrennereien, Dampfschneidemühlen u. s. w. Zu Bukau ist die große Maschinenfabrik der Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrtgesellschaft.

Digitized by Google

Am linken Ufer: Harburg. Lebhafte Ueberfahrt nach und von Hamburg mit Dampfschiffen und Ewern. (S. „Dampfschifffahrt und Elbbrücken“.)

Am rechten Ufer: Hamburg und Altona (s. weiter unten).

" Blankenese. Bedeutender Schiffs- und Fischerort, der auch Schiffbau treibt.

Am linken Ufer: Cranz, an der Mündung der Este.

Am linken Ufer: Brunshausen, Zollstätte für Hannover (Staderzoll).

Am linken Ufer: Neuhaus, an der Mündung der Oste.

" Otterndorff, an der Mündung der Medem.

Am rechten Ufer: Glückstadt, für Seeschiffe von 12 bis 15 Fuß Tiefgang zugänglich.

Am linken Ufer: Cuxhafen, vor der Elbmündung, dient besonders als Noth- und Winterhafen bei stürmischem Wetter und bei Eisgang. Beabsichtigter Seekanal von Cuxhafen nach Harburg. (S. Harburg.)

Digitized by Google

Hafen von Hamburg.

Hamburg besitzt 3 besondere Hafenabtheilungen:

1) den Niederhafen oder Außenhafen, am untern Ende der Stadt, der mittelst eingerammter Pfahlwerke und floßartiger Holzverbindungen (Schlengels) zur Abhaltung des Wellenschlags von der Elbe getrennt, und dessen Eingang durch einen Balken (Baum) bezeichnet ist *).

Dieser Hafen hat Raum für 130 große Seeschiffe (ohne die kleineren) ist aber noch sehr unvollkommener Natur, und wird oft von den Engländern und Amerikanern mit Verwunderung betrachtet. Eine unmittelbare Communication zwischen den Schiffen und den Speichern findet nicht statt, sondern der Transport der Waaren wird mittelst kleiner Fahrzeuge beschafft, welche die Stadtkanäle befahren können. In der letzten Zeit sind bei dem Niederhafen die alten Festungswerke niedergerissen und durch eine schöne breite Uferstraße ersetzt worden.

*) Auch der Hafen von Altona ist noch auf diese alte Weise eingefaßt.

Digitized by Google

Man theilt den Außenhafen in verschiedene Bezirke:

a) in den neuen und alten Huller-Hafen.

b) in den Jonas-Hafen.

c) in den Brandenburger Hafen.

d) in das neue Bassin bei dem Sandthore.

An diesen Hafen grenzt im untern Theile, dicht bei Altona, die Vorstadt St. Pauli, mit Schiffswerften, Schlachthaus, Elbwasserwerk ꝛc. Im Außenhafen überwinterten

im Jahre	1847/8 . .	184	Seeschiffe.
„	1848/9 . .	190	„
„	1849/50 . .	233	„
„	1850/1 . .	213	„
„	1851/2 . .	253	„
„	1852/3 . .	213	„

Unter letzteren waren 57 Hamburger.

Hier (am Außenhafen) ist auch der Haupt-Elb-Pegel und die Landungsbrücke für die Seedampfer.

2) Der Binnenhafen und das Freigatt, die durch den Niederhafen ihren Eingang haben. An diesem Eingang befindet sich das alte Baumhaus, mit Wirthschaft für Schiffscapitäne, Mäkler und Kaufleute. Der Binnenhafen steht mit den vielen (zur Ebbezeit sehr verschlammten) Stadtkanälen oder Fleeten in Verbindung, worüber an 80 Brücken führen. (Die engen Zwischengäßchen heißen Twieten). Man trifft in dem Binnenhafen viele kleine Seeschiffe und Küstenfahrer, deren er an 250 faßt, und oberländische Flußschiffe und Güterfähren (Ewer).

Digitized by Google

3) Der Oberhafen (am obern Ende der Stadt) ist für die großen Elbkähne (Flußschiffe) und Elbewer bestimmt, wovon etwa 250 hier Unterkunft finden, die im Winter gegen Eisgang vollkommen geschützt sind. In der Nähe dieses Hafens ist auch der Holzhafen, für Bau= und Zimmerholz.

Für die Fluß=Dampfer ist seit einigen Jahren zwischen dem Ober= und Niederhafen, am großen Grasbrook, ein neuer Hafen angelegt, mit Landungsbrücken. (Die Seedampfer landen am Niederhafen. S. vorher.) Der Nieder= und Oberhafen stehen in direkter Wasserverbindung, die jetzt durch die vorgenommenen Arbeiten auf dem Grasbrook noch verbessert wird. Zum Ausbessern der Schiffe besteht ein trockner Dock (Dry Dock); ein zweiter Dry Dock ist im Bau.

Noch fehlt aber in Hamburg ein eigentliches geräumiges Wasser= oder Schiffsbecken (Wet-Dock) mit gemauerten Ufern und Waarenhäusern, zum raschen und bequemen Ein= und Ausladen der Güter und zur nöthigen Sicherheit der Schiffe, wie es in England jede nur einigermaßen bedeutende Hafenstadt besitzt. Liverpool hat 12 zusammenhängende Docks (in einer fortlaufenden Länge von einer deutschen Meile). Hull hat neben seinem alten Hafen 2 schöne große Docks, und der neue Hafen Great Grimsby an der Mündung des Humber, hat einen ausgezeichneten schönen Dock, der zum Muster für alle neu zu erbauende dienen kann, worüber ein ausführlicher Plan mit Beschreibung bei Bradshaw und Blackslock in Manchester erschienen ist,

Digitized by Google

unter dem Titel: Description of the New-Dock at Great Grimsby, with Map and Plan, 1852.

Und Hamburg sollte gegen Hull und Grimsby zurück bleiben?! *) Bremen ist in dieser Hinsicht Hamburg voraus. (S. Bremerhafen und Weser.)

---

*) Nach den neuesten Nachrichten sind nun in Hamburg auf dem Grasbrook erweiterte Hafenanlagen im Bau; aber noch immer kein Dock!

Digitized by Google

Elbbrücken.

Der Uebergang über die Elbe wird mittelst folgender Brücken bewerkstelligt:

Zu Leitmeritz, Steinbrücke.

„ Tetschen, neue Kettenbrücke (auf Actien erbaut) zur Verbindung mit dem Bahnhofe.

„ Pillnitz, fliegende Brücke.

„ Dresden, Steinbrücke und Eisenbahnbrücke.

„ Meißen, Steinbrücke.

„ Riesa, Eisenbahnbrücke (ganz aus Eisen).

„ Torgau, Steinbrücke.

„ Dessau, Steinbrücke.

„ Wittenberg, Steinbrücke.

„ Roßlau, Eisenbahnbrücke.

„ Magdeburg, Eisenbahnbrücke über die alte Elbe und Stromelbe, und 3 alte hölzerne Brücken: Strombrücke (über die Stromelbe), Zollbrücke (über die Zollelbe) und lange Brücke (über die alte Elbe). Am rechten Elbufer ein Brückenkopf, in dem Stadttheile „Friedrichstadt". Die Strombrücke wird durch viele Schiffmühlen verengt.

Digitized by Google

Zu Wittenberge, Steinbrücke und Eisenbahnbrücke. Letztere ist zugleich für Fuhrwerke eingerichtet.

Zu Lauenburg ist eine Eisenbahnbrücke im Plan (als Fortsetzung der Lübecker Bahn).

Zwischen Hoopte und dem Zollspieker wird die Ueberfahrt durch eine Fähre bewerkstelligt, die überhaupt an der Unterelbe sehr zahlreich sind.

Bei Hamburg wurde unter französischer Herrschaft (1809) eine hölzerne Brücke über die Elbe geschlagen (nach Harburg), in grader Linie durch die beiden Elbarme und über die breite Insel Wilhelmsburg, worüber eine 11000 Fuß lange und 40 Fuß breite Damm-Chaussee führte. Diese Brücke war in ihren 4 Abtheilungen 14394 Fuß lang, und ruhte auf 855 Pfahljochen, mit Eichenbohlen belegt, wozu der französische General Davoust das Holz den Hamburger Kaufleuten wegnahm, im Werthe von nahe an Bco.-M. 1,000000. Die Erbauung währte kaum 3 Monate. Zur Verkehrserleichterung zwischen den beiden Ufern war diese Brücke von großer Wichtigkeit. Kaum waren aber die Länder der Unterelbe wieder unter der alten Herrschaft, so kehrte auch die alte Eifersucht der deutschen Staaten zurück, und die Brücke wurde ohne Weiteres abgebrochen! Erst nach 40 Jahren (im Jahre 1852) kam zwischen Hamburg und Hannover eine Uebereinkunft zu Stande, den französischen Weg über die Insel Wilhelmsburg wieder herzustellen, und zwar durch ein festes Pflaster, und die Ueberfahrt durch Fähren und Omnibuse zu unterhalten. Dieser Weg wurde am 15. Januar 1853 eröffnet. Die

Digitized by Google

Ueberfahrt mit den 2 Fähren (die auch schwerbeladene Güterwagen einnehmen), nimmt ungefähr 10 Minuten Zeit weg. Im Durchschnitte legen die Omnibuse den Weg von der Mitte der Stadt (Hamburg) über den Grasbrook bis zum Bahnhof in Harburg, in 1¼ Stunde Zeit zurück. Die Entfernung beträgt nahe an 3 Stunden oder 1½ d. M.

Zwischen Hamburg und Bremen fahren jetzt täglich Schnellwagen und Omnibuse (über die Insel Wilhelmsburg) mit fünfmaligem Pferdewechsel in 10 bis 12 Stunden. Der Preis mit dem Schnellwagen ist 2 Thlr. und 50 Pfd. Gepäck frei, mit dem Omnibuse 1½ Thlr. (S. Harburg). Eine Eisenbahn über die Insel Wilhelmsburg mittelst fliegender Brücken ist im Plan *).

Erwägt man, daß der ganze Postverkehr von Hamburg nach Deutschland, Holland, Belgien, England und Frankreich, über Harburg geht, und auch ein großer Theil des

---

*) Ueber die Elbe führen gegenwärtig zwischen Dresden und Hamburg, 5 Eisenbahnbrücken, (zu Dresden, Riesa, Roßlau, Magdeburg und Wittenberge):

1) Dresden (Berlin-Prag).
2) Riesa (Leipzig-Dresden-Berlin).
3) Roßlau (Berlin-Erfurt-Cassel und Frankfurt a. M.) über Halle.
4) Magdeburg (Berlin-Braunschweig-Hannover-Düsseldorf-Cöln) über Magdeburg.
5) Wittenberge (Hamburg-Magdeburg).

und eine sechste ist im Plan (zu Lauenburg), während über den Rhein noch keine einzige führt, ja noch nicht einmal eine feste Steinbrücke zwischen Basel und Cöln!

Digitized by Google

Waarenverkehrs nach und von Süd- und Westdeutschland, so ist zu verwundern, daß dieser kürzere Elbübergang, der besonders im Winter von Wichtigkeit, nicht schon längst statt gefunden, da der Vortheil für beide Theile (für Hannover sowohl als für Hamburg) augenfällig ist.

Digitized by Google

Elbzölle.

Schon am 3. Juni 1819 trat zum Behufe der Elbschifffahrtregulirung eine aus Bevollmächtigten der Elbuferstaaten bestehende Commission zusammen, die aber erst im Juni 1821 eine Uebereinkunft (Elbschifffahrtakte) zu Stande brachte, welche am 1. März 1822 in Wirksamkeit trat. Durch diese Akte wurden die bis dahin vorhandenen 35 Zollstätten auf 14 vermindert. Eine Revision fand im September 1824 (zu Hamburg) und im April 1844 (zu Dresden) durch eine zweite Commission statt, deren Beschlüsse durch die Additionalakte vom 1. Januar 1845 in Kraft traten.

Hierauf erfolgte das Schlußprotokoll der dritten Elbschifffahrt-Commission zu Magdeburg vom 2. Januar 1852, wonach bei verschiedenen Gütern der Bergfahrt (Baumwolle, Eisenwaaren, Maschinentheile, Häute, Felle, feine Holzwaaren, Krapp ꝛc.) der Elbzoll auf die Hälfte ermäßigt wurde und bei mehreren Gütern der Thalfahrt (Eisenwaaren, Kupfer, Leinwand ꝛc.) auf $1/4$. Für eine weitre umfassende Uebereinkunft stimmten alle Uferstaaten, mit Ausnahme von Mecklenburg-Schwerin, das von seinem Elbzoll jährlich eine

bedeutende Summe bezieht, ohne daß ihm der Strom etwas kostet *).

Ein besonderer Vertrag besteht zwischen Preußen und Sachsen (vom 11. April 1846), und zwischen Preußen und Hannover, in Bezug auf Durchgangsgüter, die auf der Elbe verschifft werden und besondere Berücksichtigung genießen. Sachsen erhebt vom Binnenverkehr innerhalb seiner Grenzen keinen Elbzoll mehr. (Die Zollämter zu Dresden und Pirna dienen blos zur Aushülfe für Zollerhebung und Abfertigung.)

Auch Oesterreich hat im Sommer 1851 seinen Elbzoll (für Böhmen) aufgehoben, und eine gleichmäßige Herabsetzung der Moldauzölle in Aussicht gestellt.

Gegenwärtig bestehen noch (wie neben bemerkt), von Melnick bis Hamburg, 14 Zollämter.

Nach dem ermäßigten Tarif vom 1. Januar 1845 haben bisher vom Centner, nach Preußischem Gelde erhoben:

2	Zollämter	in (Böhmen) Oesterreich zu Aussig und Niedergrund	1 gr.	9 pf.
2	„	in Sachsen, zu Schandau und Strehla	5 „	3 „
2	„	in Preußen, zu Mühlberg und Wittenberge	13 „	— „
1	Zollamt	in Anhalt-Bernburg, zu Coswig		
1	„	in Anhalt-Cöthen, zu Roßlau	2 „	8 „
1	„	in Anhalt-Dessau, zu Dessau		

---

*) Eine neue Elbschifffahrt-Commission hat sich im Sept. 1853 zu Magdeburg versammelt, deren Beschlüsse aber noch nicht bekannt sind.

Digitized by Google

2 Zollämter in Hannover, zu Schnackenburg u. Bleckede (Bleckede für zu Berg gehende Güter) (Schnackenburg „ „ Thal „ „)	2 gr. 6 pf.
(ohne den Stader Zoll an der Unterelbe.)	
2 Zollämter in Mecklenburg-Schwerin zu Dömitz für zu Thal gehende Güter und zu Boitzenburg für zu Berg gehende Güter . . .	1 „ 8 „
1 Zollamt in Lauenburg (Dänemark)	— „ 8 „

Hamburg und Lübeck sind zwar auch Elbuferstaaten, erheben aber keinen Elbzoll. Die 4 alten Hamburger Stadtzölle wurden im Jahre 1830 von 1½ auf ½ pCt. vom Werth herabgesetzt.

Außerdem sind noch beibehalten:

für Sachsen: die Zollämter zu Dresden, Pirna und Schmilke (letzteres für zu Thal gehende Schiffe aus Böhmen);

für Preußen: die Zollämter zu Aken, Barby und Schönebeck (Magdeburg), nebst dem Nebenzollamt zu Lenzner Fähr;

für Hannover: das Zollamt zu Hitzacker.

Diese Elbzölle und der lästige Aufenthalt an den verschiedenen Zollämtern sind die Ursache, daß jetzt immer mehr Güter mit den Eisenbahnen von Hamburg nach Sachsen, Thüringen, Franken ꝛc. gehen, zu billigen Frachten und weit schneller wie zu Wasser.

Digitized by Google

Nach **Lehzen** *) betrug die **Roh**-Einnahme der **Hannoverschen** Elbzölle **an der Oberelbe:**

im Jahre 1845/6	. .	361274	Thlr.
1846/7	. .	296433	„
1847/8	. .	233875	„
1848/9	. .	237666	„
1849/50	. .	190613	„
1850/51	. .	173574	„ (S. neben.)

(Für 1852 waren blos 150000 Thlr. veranschlagt.)

An der **Unterelbe** war der **Rein**-Ertrag des Hannoverschen Brunshauser- (Stader-) Zolls in den Jahren 1841 bis 1851, wie folgt:

im Jahre 1841/2	. .	250040	Thlr.
1842/3	. .	238601	„
1843/4	. .	229718	„
1844/5	. .	193158	„
1845/6	. .	142654	„
1846/7	. .	119251	„
1847/8	. .	140231	„
1848/9	. .	102714	„
1849/50	. .	180657	„

Der Rohertrag war im Jahre 1851: 211900 Thlr.

Für den Brunshauser Zoll besteht ein Controle-Comptoir zu Hamburg, und eine Nebenkasse zu Harburg. Ham-

*) Siehe Hannovers Staatshaushalt von W. Lehzen, früherem Vorstande des Finanz- und Handelsministeriums. Hannover 1853. 1r Thl. S. 212.

Digitized by Google

burgisches Bürgergut ist nach einem alten Privilegium, vom Jahr 1189, (?) vom Brunshauser Zoll befreit. Eben so alle aus See nach Harburg gehende Güter (seit 1850).

Die **Ueberschüsse** der Gesammt-Elb- und Weserzölle Hannovers betrugen (nach Lehzen):

im Jahre	1841/2 . .	631733 Thlr.
	1842/3 . .	557905 "
	1843/4 . .	559108 "
	1844/5 . .	540816 "
	1845/6 . .	502333 "
	1846/7 . .	415194 "
	1847/8 . .	377041 "
	1848/9 . .	377264 "
	1849/50 . .	381795 "
	1850/51 . .	328056 "

Die Roh-Einnahmen der verschiedenen Oberelbischen Zölle betrugen in den Jahren:

	1845.	1850.	1851.
	Preußische Thaler.		
für Oesterreich	17900	13900	(aufgehoben seit Juli 1851.)
" Sachsen	27000	21500	17400
" Preußen	118300	73500	58900
" Anhalt	32200	22200	18900
" Hannover (f. Oberelbe)	359200	204900	157300
" Mecklenburg	258700	148100	114600
" Lauenburg	118300	69000	53500
Zusammen .	931600	553100	420600

Digitized by Google

Schiffbare Nebenflüsse der Elbe.

Die Moldau. Schon von Budweis an ist die Moldau für Fahrzeuge von 250 Ctr., und von Moldautein aus für Fahrzeuge von 1000 Ctr. schiffbar. So lange aber mächtige Holzrechen und Mühlwehren (man zählt zwischen Budweis und Prag 32 Wehren) in kurzen Zwischenräumen sich über die ganze Flußbreite ausdehnen, ist die Bergfahrt der Moldau auf längere Strecken unmöglich. Zu Budweis werden im Durchschnitte jährlich 60 bis 70 neue Schiffe (Zillen) gebaut, die nach Prag und in die Elbe gehen. Im Jahre 1851 sollen sogar an 200 gebaut worden sein, und zu Moldautein an 100 (?), darunter einige bis zu 1200 Ctr. für Hamburg bestimmt. Eine Eisenbahn (für Pferde) geht von Budweis nach Linz (17 M.) und eine andere von Linz nach Gmünd ins Salzkammergut (10 M.), worauf meist Salz nach Böhmen gebracht wird, das von Budweis aus die Moldau hinab geht. Im Jahre 1851 kamen 520 Schiffe mit 310000 Fäßchen Salz die Moldau

Digitized by Google

herab, im Werthe von nahe an fl. 2,000000. Im Jahre 1851 wurden auf der Moldau befördert:

23740 Ctr. Güter oberhalb Prag,
276578 „ „ nach Prag, und
12060 „ „ „ Tetschen.

Die Nebenflüsse der Moldau: Wettava, Sazava, und Beraun, dienen blos zu Holzflößungen (für Prag und das Ausland). Die Eger ist nur eine kleine Strecke schiffbar. Aus den Fürstlich Schwarzenbergischen Waldungen im Budweiser Kreise werden jährlich an 60000 Klafter Holz nach Prag auf der Moldau gebracht, wovon etwa der 1/3 Theil herabgeschwemmt wird, das übrige geht in Schiffen (Prahmen). Auch Bretter und Pfosten kommen jährlich in bedeutender Menge auf der Moldau nach Prag. Eine neue Eisenbahn des Fürsten von Fürstenberg ist seit 1852 im Bau, die von den Buschtiehrader Kohlengruben bis Brandeisel (wo sich die neuen Aerarialbergwerke von größter Mächtigkeit befinden) und von da bis Cralup in die Staatsbahn führt. Auf diese Weise werden künftig die Kohlenschätze der ganzen Gegend billig und rasch nach Prag kommen. In der Gegend von Pilsen befindet sich, noch beinahe unbenutzt, eins der größten Steinkohlenlager des ganzen europäischen Continents. Ein Schienenweg in die Eisendistrikte der bayrischen Oberpfalz wäre von unberechenbarem Vortheil.

Digitized by Google

Die Saale. Dieser Fluß ist bis Naumburg (Mündung der Unstrut) schiffbar gemacht. Schiffe von 1800 Ctr. fahren bis Halle. Schleusen sind zu Calbe, Alsleben, Halle, Weissenfels und Bernburg. Auf der Saale kommt viel Getreide, namentlich Gerste herab, meist für Hamburg und England. Auch Salz von Dürnberg.

Von ungleich größerer Wichtigkeit ist jedoch die Saale für Holzflößung in Stämmen, die aus dem waldreichen Thüringen über Rudolstadt und Saalfeld herabkommen. In der Nähe des Badeorts Kösen wird (seit vielen Jahren) jährlich eine große Holzmesse für Langholz, Bohlen und Brettern gehalten. Im Frühjahr 1852 waren daselbst sogar mehrere Flöße aus Bayern (Franken) vorhanden, die ungeachtet ihres weiteren Transports billiger verkauft wurden als die Thüringer.

Auf der weißen Elster (Nebenfluß der Saale, Mündung bei Merseburg) kommt ebenfalls viel Holz herab; das Meiste davon geht nach Leipzig, vermittelst des sogenannten Gröbeler Floßgrabens.

Eben so auf der schwarzen Elster (Mündung bei Wittenberg), auf der vom Harze kommenden Bode und auf der Loquitz oder Lucks (deren Mündung 2 Stunden oberhalb Saalfeld) für Scheitholz und von Zella an für Langholz flößbar.

Die Holzflößerei auf der Ilm wurde im Jahre 1852 eingestellt, da Weimar jetzt durch die Eisenbahn das meiste Brennholz erhält.

Digitized by Google

Im Transportwesen überhaupt werden die Eisenbahnen noch große Veränderungen bewirken.

Die Aland, Mündung bei Schnackenburg, ist bis Seehausen schiffbar, und hat einen flößbaren Nebenfluß (Biese).

Die Ilmenau (Aue) ist bis Lüneburg für Fahrzeuge von 30 bis 40 Lasten (mit angehängten Schuyten) schiffbar und für kleinere Fahrzeuge bis Uelzen. Mündung bei Hoopte. Die 15 Meilen lange Lüneburger Haide fällt gegen die Elbe steiler ab als gegen die Aller. (S. Weser.) Zur Zeit der Hansa führten die Lüneburger Schiffer Waaren bis nach Flandern (Kupfer, Blei, Tücher 2c.).

Am rechten Elbufer mündet unterhalb Havelberg (bei Havel) der Stadt Werben gegenüber die Havel ein, die vermittelst der Spree durch 4 Schleusen (zu Rathenow, Brandenburg, Oranienburg und Spandau) mit Potsdam und Berlin in Verbindung steht, und bis Fürstenberg, im Mecklenburgischen, schiffbar ist. 3 kleine Dampfboote (105 bis 124 Fuß lang und 20 bis 24 Fuß breit) und ein kleines eisernes Schleppschiff (95 Fuß lang und 15½ Fuß breit) sind auf der Havel in Thätigkeit.

Bei Liebewalde führt ein Kanal aus der Havel in die Oder (der Finnow-Kanal, im Jahr 1767 vollendet, 5 Meilen lang, 50 bis 60 Fuß breit, mit 15 Schleusen).

Ein älterer Kanal (1743 bis 1745) ist der Plauensche Kanal, 4½ M. lang, mit 3 Schleusen,

Digitized by Google

der die Havel mit der Elbe verbindet, zur Abkürzung der Schifffahrt zwischen Berlin und Magdeburg.

Kleinere Havel-Kanäle sind:

1) Der Ruppiner-Kanal (1787 vollendet) $4^3/_4$ Meilen lang, der die Havel bei Oranienburg mit dem Rhin verbindet.
2) Der Templiner Kanal, verbindet die Havel mit dem Lebauischen See.
3) Der Wehrbelliner-Kanal geht aus der Havel in den Wehrbelliner See (dient meist zur Holzflößung).
4) Der Hauptgraben (1724 vollendet) 10 Meilen lang, dient zur Austrocknung des Havelländischen Luchs.

Von Spandau aus, wo die Spree einmündet, bildet die Havel eine Reihe von Seen und Inseln.

Der wichtigste Nebenfluß der Havel ist die Spree, die durch Berlin fließt, an Cottbus und Charlottenburg vorbei; sie ist bis Kossenblatt schiffbar gemacht, vermittelst 2 Schleusen (zu Fürstenwald und zu Berlin).

Aus der Spree geht bei Neubruck der alte Friedrich-Wilhelm-Kanal, 3 Meilen lang, (1668 vollendet), mit 10 Schleusen in die Oder, bei Briesekow, oberhalb Frankfurt. In Berlin selbst ist der Schiffskanal, der durch die Friedrichvorstadt in die Spree geht. Der Verkehr auf der Havel und Spree (zwischen Hamburg und Berlin) ist sehr lebhaft. Im Durchschnitt der Jahre 1844 bis 1846

Digitized by Google

kamen 28012 beladene Fahrzeuge nach Berlin. Darunter waren 27397 Preußische, und blos 615 Hannoversche, Hamburgische, Mecklenburgische und Sächsische.

Im Ganzen erhält Berlin jährlich zu Wasser aus der Havel und Oder mehr als 7,000000 Ctr. Güter (einschließlich Bretter, Steine und Steinkohlen).

Die Stecknitz wurde schon im Jahre 1398 (während Lübecks Blüthezeit) vermittelst mehrerer Schleusen kanalisirt, wozu die Stadt Lüneburg die Kosten bis Möln bestritt; sie verbindet die Elbe mit der Trave oberhalb Lübeck (Hamburg mit Lübeck). Die Länge dieses kanalisirten Flusses beträgt 9³/₄ M. (S. Trave unter den Flüssen der Ostsee).

Am rechten Elbufer sind ferner:

Die Elde, die bei Dömitz einmündet, durch den kanalisirten Elbarm: Dove-Elbe.

Die Kanalisirung der Elde und der Stör (nicht mit der Stör bei Glückstadt zu verwechseln) wurde in den Jahren 1831/36 von einer Actiengesellschaft mit einem Kostenaufwand von 700000 Thlr. unternommen, auf einer Strecke von 24 Meilen.

Im Jahre 1846 beschäftigte die Binnenfahrt auf diesen Gewässern 283 Fahrzeuge.

Am jenseitigen Hannoverschen Ufer (linkes Elbufer) mündet

die Jetze oder Jetzel (bei Hitzacker) ein, die bis Danneberg und Salzwedel für kleine Kähne von 50 Ctr.

Digitized by Google

schiffbar ist. Hitzacker hat einen guten Hafen. Der frühere Jetzeler Zoll ist aufgehoben.

In Hamburg bildet die Alster ein großes Wasserbecken, von neuen prachtvollen Häusern und schönen Spaziergängen umgeben.

Die Stör, ½ Meile unterhalb Glückstadt, ist einige Meilen hinauf schiffbar bis Itzehoe.

Am linken Elbufer zeigen sich unterhalb Hamburg einige kleine Küstenflüsse, die nur durch den Zutritt der Meeresfluth auf kurze Strecken schiffbar sind.

1) die Seeve, Mündung bei Harburg, dient an ihrer Mündung als Hafen von Harburg, ist aber sonst nicht schiffbar.

2) die Este, mündet bei Cranz und Estebrügge ein (Blankenese gegenüber), und ist bis Burtehude schiffbar.

3) die Lühe (unterhalb Cranz) ist bis Horneburg, 1 M. weit schiffbar. Mündung bei Grünendeich und Steinkirchen.

4) die Schwinge, mündet bei Brunshausen in die Elbe, und ist bis Stade (¾ Meilen weit) schiffbar. 2 Dampfschiffe fahren täglich zwischen Hamburg und Stade. Ein kleiner, im Jahre 1766 angelegter Kanal führt aus der Elbe nach Brunshausen.

5) die Oste, die bei Neuhaus in die Elbe mündet, ist bis Bremervörde, oder eigentlich nur bis Elm, für kleine Seeschiffe von 40 Lasten zugänglich. Größere Schiffe von 100 Lasten fahren bis Geversdorff (¾ Meile von Neuhaus).

Digitized by Google

Zur Verbindung der Oste mit der Weser (durch die Hammer) wurde bereits im 18. Jahrhundert ein Kanal von Bremervörde aus angelegt, aber nicht vollständig ausgeführt. In den Jahren 1828 und 1838 wurde wieder eine beträchtliche Summe dafür verausgabt, und im Jahre 1845 beschloß neuerdings die Hannoverische Regierung, einen Kanal zwischen Elbe und Weser von 5 Fuß Tiefe herzustellen; bis jetzt aber noch ohne Erfolg.

Nach von Reden steigt der Oste-Kanal am Kolbeck (welcher ihn mit der Hammer verbindet) um 18 Fuß und fällt dann um 20 Fuß. Er hat 9 Doppelschleusen (Verlathen) ist 20 Fuß breit und 3 Fuß tief, wird aber fast nur von Torf- und Holzkähnen benutzt. Die ganze Länge des Kanals beträgt 3352 Ruthen oder etwas über 2 deutsche Meilen. Bis zum Jahre 1838 fuhren jährlich im Durchschnitt an 5000 Kähne mit Torf und Holz beladen auf diesem Kanal nach der Oste und nach Hamburg.

Ein anderer Kanal Oste- und Schwinge-Kanal, im Jahre 1772 begonnen, führt von Bremervörde nach Stade, wo die Schwinge für größere Fahrzeuge stets zugänglich ist (eine Strecke von 3 Meilen), dient ebenfalls nur für Torf- und etwas Holzausfuhr.

6) die Medem, die bei Otterndorf in die Elbe mündet, führt durch einen Kanal mit 3 Schleusen die Wasser

Digitized by Google

des Hinterlandes ab, und ist blos eine kurze Strecke (bis Otterndorf) schiffbar. Hannover hat im Laufe des Sommers 1853 den Otterndorfer Kanal, 4 Meilen lang, von der Elbe bis ins sogenannte Siedland nach Bederkesa vollendet. Der nächstliegende Zweck desselben ist Entwässerung und Gewinnung von Tausenden von Morgen fruchtbaren Landes. Ein fernliegender Zweck ist der, diesen Kanal später bis nach Geestmünde fortzuführen, und so die Elbe mit der Weser zu verbinden.

7) die Bracke mündet bei Ritzebüttel in die Nordsee (Altenburger Hafen), und führt ebenfalls durch eine Schleuse das überflüssige Wasser ab. Es liegt im Plan, einen Kanal für große Seeschiffe von Curhafen bis Harburg zu bauen, wodurch die mehr und mehr zunehmende Elbversandung umgangen würde. Dieser Kanal soll so breit sein, daß 2 Seeschiffe bequem an einander vorbeifahren können. Das flache Terrain bietet keine Schwierigkeiten dar. Hamburg würde jedoch gegen Harburg dadurch im Nachtheil sein; dagegen durch eine Eisenbahn entschädigt werden, die mittelst fliegender Brücken von Harburg nach Hamburg führen, und in den Berliner Bahnhof einmünden soll.

Digitized by Google

Elbschiffe.

Auf der Oberelbe sind die größten Fahrzeuge die Magdeburger oder Berliner Schiffe (110 bis 130 Fuß lang und 14 bis 16 Fuß breit), die 40 Last Getreide oder 50 Last Kaufmannsgüter (die Last zu 40 Ctr. gerechnet) einnehmen können.

Bei voller Ladung gehen sie 4 Fuß tief oder 48″
Bei halber " " " " " " " 32″
Leer gehen sie 16″.

Nach diesen folgen die mittelgroßen Schiffe (sogenannte große Kähne) 90 bis 110 Fuß lang und 13 bis 16 Fuß breit, die bei ganzer Ladung 38″ tief gehen,
bei halber " 30″ " "
leer . . . 14″ " " und bis 25 Last oder 1000 Ctr. einnehmen können.

Kleinere Schiffe (Kähne) laden von 2 bis zu 20 Last (80 bis 800 Ctr.). Die Bemannung eines großen und mittelgroßen Kahns besteht gewöhnlich zur Thalfahrt aus 1 Steuermann und 3 Knechten.

Die Zahl der die Oberelbe von Melnik bis Hamburg befahrenden Schiffe (d. h. von sämmtlichen Uferstaaten, nach

Digitized by Google

der einzelnen Aufstellung), ist nicht genau bekannt, oder wird doch sehr verschieden angegeben. Von Reden gab sie im Jahre 1838 zu 2560 an, nämlich:

570	Fahrzeuge von der	größern	Gattung.
1530	„ „ „	mittleren	„
460	„ „ „	kleineren	„

(S. v. Reden, Königr. Hannover, 2r Theil, S. 2.)

In Böhmen zählte man am Schlusse des Jahrs 1848 nach amtlicher Aufstellung, 525 zur Elbschifffahrt patentirten Schiffe von 422512 Ctr. Tragkraft, welche 119 Eigenthümer angehörten. Der Gattung nach waren es:

234	Zillen . .	von 201048	Ctr.
140	gewöhnl. Zillen	„ 124989	„
114	nakte Zillen	„ 64451	„
18	Kähne . .	„ 23215	„
12	Leichtkähne	„ 7139	„
6	Leichtschiffe	„ 2610	„
1	Schluppe	„ 60	„

Darunter waren 31 Schiffe von 26809 Ctr., die ins Ausland übergingen, nämlich 21 Schiffe von 18564 Ctr. nach Preußen, und 10 Schiffe von 8245 Ctr. nach Sachsen.

Die böhmischen Zillen werden an der Moldau (bei Budweis und Moldautein) gebaut, sind sehr leicht, flach, ohne Mast und Segel und unbedeckt, erhalten aber oft noch ein Verdeck zur Fahrt nach Sachsen. Man trifft welche bis zu 2000 Ctr. Ladungsfähigkeit. Bis Melnik gehen bei gutem Wasserstande Fahrzeuge von 1000 Ctr. und drüber. Stromauf werden sie gezogen.

Digitized by Google

In Sachsen zählte man im Jahre 1850 an 500 Elbschiffe, nämlich 125 große bis zu 2500 Ctr.

250 mittlere	„	„	1500	„
125 kleinere	„	„	500	„

v. Bose (in seiner geographischen und hydrotechnischen Beschreibung der Elbe. Annaberg 1852. S. 60) gibt die Zahl derselben nur zu 403 an, nämlich:

50	von	der	ersten	Klasse.
157	„	„	zweiten	„
189	„	„	dritten	„
7	„	„	vierten	„
403				

An der Unterelbe heißen die Kähne „Jöllen," die größeren „Ewer". Letztere halten im Durchschnitt etwa 10 Lasten oder 600 Ctr. (die Last zu 6000 Hamburger Pfd. gerechnet).

Die Leichtschiffe werden „Schuten" genannt.

Digitized by Google

Segelschifffahrt.

Seit 1830 besteht zwischen Sachsen und Hamburg eine Reiheschifffahrt, und seit 1844 eine ähnliche zwischen Sachsen und Preußen (Magdeburg), mit einer Zweigschifffahrt nach Berlin und der Oder.

Elbschifffahrt-Gesellschaften bestehen zu Prag, Dresden und Magdeburg. In Dresden und Magdeburg sind zwei sich gegenseitig controlirende sogenannte „Procuratur-Comptoire" (welch undeutscher Name!).

Die Fahrt von Dresden nach Hamburg dauert im Durchschnitt (mit dem Aufenthalt an den Zollämtern) 10 bis 12 Tage; von Melnik aus 14 Tage.

Stromaufwärts fahren die Segelschiffe bei günstigem Winde:

v. Hamburg n. Magdeburg . . .	in 5— 6	Tagen,	früher	10—14
„ „ „ Dresden	„ 12—16	„	„	24—28
„ „ „ Prag	„ 21—28	„	„	36—48
„ „ „ Berlin (durch d. Havel)	„ 8—10	„	„	14—16

Die großen sächsischen Schiffe machen gewöhnlich 3 bis 4 Reisen jährlich (hin und zurück).

Digitized by Google

Der Tarif der Frachtsätze für die Reihefahrt war im Jahr 1851 wie folgt:

zu Thal:

von	Dresden	nach	Hamburg od. Altona	9	Ngr.	vom	Ctr.	Normalsatz.
"	"	"	Berlin	8½	"	"	"	"
"	"	"	Stettin	12½	"	"	"	"
"	"	"	Breslau	18½	"	"	"	"
"	"	"	Danzig	24	"	"	"	"
"	"	"	Warschau . . .	30	"	"	"	"

zu Berg:

von	Hamburg	nach	Riesa oder Dresden	10	Ngr.	vom	Ctr.	Normalsatz.
"	"	"	Magdeburg . .	4	"	"	"	"
"	"	"	Berlin	6	"	"	"	"

(Vor 15 Jahren noch fast das Doppelte.)

von	Dresden	nach	Tetschen (ohne Zölle)	4	Ngr.	vom	Ctr.	Normalsatz.
"	"	"	Prag (mit Zöllen)	16	"	"	"	"
von	Stettin	nach	Dresden	10	"	"	"	"
"	"	"	Magdeburg . . .	5	"	"	"	"

Für Steinkohlen und Eisen werden gewöhnlich besondere Verträge zu ermäßigten Preisen geschlossen.

Dampfschifffahrt.

Auf der Oberelbe fahren gegenwärtig 7 Dampfboote, wovon 5 zwischen Dresden und Leitmeritz und den Zwischenstationen der sächsischen und böhmischen Schweiz (zu Lobositz ist Anschluß an die Prager Eisenbahn), und 2 zwischen Dresden, Meißen und Riesa, zum Anschluß an die Berlin-Magdeburger Bahn, und seit August 1852 auch an die Leipziger Bahn.

Von Dresden gehen stromaufwärts täglich, zu verschiedenen Zeiten, 4 Dampfboote ab:

1 nach Pillnitz und zurück,
1 „ Schandau „ „
1 „ Tetschen „ „
1 „ Leitmeritz (u. ein anderes kommt von dort),

und 2 täglich stromab nach Meißen und Riesa.

Nach Magdeburg fährt von Dresden kein Dampfschiff. Seit dem Mai 1853 aber fährt eins versuchsweise von Dresden nach Torgau.

Die früheren 3 Dampfboote der Oesterreichisch-Böhmischen Elbschifffahrt-Gesellschaft, die zwischen

Digitized by Google

Melnik und Dresden fuhren, hat die Königl. Sächsische Gesellschaft zu Dresden (die im Jahre 1836 gegründet wurde) an sich gekauft, und fährt jetzt mit diesen und 4 andern (S. oben), nebst 3 Schleppkähnen, unter dem Namen: Sächsisch-Böhmische Dampfschifffahrt-Gesellschaft. (Im Jahre 1850 betrug die Roheinnahme dieser Gesellschaft 115000 Thlr.) Bis jetzt verbrauchen die Dampfschiffe der Oberelbe noch meist Zwickauer Kohlen, und auf der Mittelelbe Englische.

Auf der Mittelelbe fahren die Dampfboote der Magdeburg-Hamburger und der Boitzenburger Dampfschifffahrt-Gesellschaft, und die der Königlich Preußischen Seehandlung, die neben ihren Passagier-Dampfschiffen, auch Schleppdampfer besitzen.

Von Magdeburg nach Hamburg wird die Fahrt (48 deutsche Meilen) zu Thal in 18 Stunden, zu Berg in 32 bis 36 Stunden zurückgelegt. Wöchentlich zweimal geht ein Schleppboot sowohl von Hamburg nach Magdeburg als umgekehrt. Eben so eins von und nach Dresden.

Auch auf der Havel fahren jetzt 3 kleine Dampfboote zwischen Berlin und der Elbe, zum Schleppen der Güter.

Nach dem Rechenschaftsberichte der Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrt-Gesellschaft über das Jahr 1852 beförderte diese Gesellschaft im Jahr 1852 zwischen Hamburg, Magdeburg und Dresden

Digitized by Google

504534 Ctr. Güter und 8675 Personen. Die bedeutende Abnahme der Personen ist den Eisenbahnen zuzuschreiben, obgleich die Deckpassagiere von Magdeburg nach Hamburg blos 1 Thlr. Fahrpreis bezahlen. Für Elbzölle wurden von obigen Gütern 45565 Thlr. entrichtet.

Die Hamburg-Magdeburger Gesellschaft besitzt 9 Dampfer, worunter 6 eiserne von 515 Pferdekraft, und 13 Schleppkähne von 39000 Ctr. Tragkraft; ihre Maschinenfabrik zu Bukau bei Magdeburg beschäftigt im Durchschnitt über 300 Arbeiter.

Auf der Unterelbe ist die Dampfthätigkeit weit stärker wie auf der Ober- und Mittelelbe. Zahlreiche Fluß- und Seedampfer durchschneiden die Wellen bei Tag und bei Nacht. Die Flußdampfer unterhalten die Verbindung mit den verschiedenen Häfen der Unterelbe (deren Verkehr jährlich dadurch steigt), die Seedampfer meistens mit England.

Der Lokal-Verkehr zwischen Hamburg und Harburg wird durch 4 Dampfschiffe (täglich achtmal) vermittelt. (S. Seite 56.)

Nach Hoopte (oberhalb Hamburg, an der Mündung der Ilmenau), fährt wöchentl. 3mal 1 Dampfschiff.

Nach Cranz und Buxtehude täglich 1 Dampfboot.

Nach Stade täglich . . . . . 3 „

(Davon 2 über Brunshausen, die Schwinge hinauf, und 1 nach Twielenfleth (von wo aus die Strecke zu Land nach Stade, kürzer ist.)

Digitized by Google

Nach Blankenese (im Sommer zur Lustfahrt)
täglich . . . . 2 Dampfboote.
Nach Curhafen und Helgoland, im
Sommer 3mal wöchentlich . 2 „
Nach Tönningen an der Eider und
Husum . . . . 2 „
(Zur Verbindung mit dem auf der Eider nach Rendsburg fahrenden Dampfboote.)

Ueber die Zahl und Abfahrt der **Seedampfer** (von Hamburg aus), sehe man weiter unten „Hamburgs Seedampfschifffahrt".

Digitized by Google

Dampfschifffahrt - Verkehr zwischen Hamburg und Harburg.

Die täglich 8mal hin und wieder fahrenden 4 Dampfer beförderten zusammen in den Jahren:

	1850.	1851.	1852.	
Personen . .	253629	290640	289517	
Wagen . . .	163	172	153	
Pferde . . .	2521	4639	6232	
Schlachtvieh .	8061	6900	7971	Stück.
Waaren . .	5832	5786	4047	Colli.
Die Zahl der Fahrten betrug	2172	2470	2316	

Das frühere ausschließliche Recht der Harburger Schiffer, Reisende und Waaren von Harburg nach Hamburg zu führen, wurde im Dezember 1844 beseitigt, gegen eine Abfindungssumme von 21500 Thlr. Davon erhielten die 9 Ewer der großen Fähre 13500, und die 8 Ewer der kleineren Fähre 8000 Thlr.

Von den verschiedenen Elbstationen und Helgoland wurden im Jahre 1852 mit den angekommenen Dampfschiffen 210268 Personen gelandet.

Digitized by

Im Jahre 1850 war der Dampfschiffverkehr zwischen Hamburg und Stade über Brunshausen 46774 Personen.

über Brunshausen	46774	Personen.
	1951	Schlachtvieh.
	129	Colli Waaren.
über Twielenfleth	33598	Personen.
	840	Schlachtvieh.

(S. weiter unten „Hannöversche Häfen der Unterelbe".)

Digitized by Google

Schifffahrt-Verkehr auf der Oberelbe
in den Jahren 1851 und 1852.

Es gingen zu Thal Schiffe:

	beladene		leere		Flöße.		Centnerzahl*)	
	1851.	1852.	1851.	1852.	1851.	1852.	1851.	1852.
von der Elbe .	1382	1589	1130	1381	3	3	1,406705	1,413899
aus der Havel .	398	466	72	150	118	118	1,371328	1,515746
„ „ Oder .	189	169	4	8	—	—	258374	232772
„ „ Saale .	118	158	59	204	—	—	180874	208439
„ „ Stecknitz	253	238	87	102	1	—	147555	110876
	2340	2620	1352	1845	122	121	3,364836	3,481732

Darunter waren	1851.		1852.	
Bau- und Brennholz . .	1,470829	Ctr.	1,549868	Ctr.
Getreide und Sämereien	1,007473	„	908951	„
Zink	182404**)	„	181435	„
Stückgüter	307154	„	342077	„

Sollten aus der Saale keine Holzflöße in die Elbe gehen?

*) Einschließlich der für Altona bestimmten Güter.

**) 60905 Ctr. Zink kamen auf der Berliner Eisenbahn nach Hamburg.

Digitized by Google

Der Flagge nach bestanden diese Fahrzeuge aus folgenden Schiffen:

	beladene.		leere.		Flöße.		Zoll-Centner.	
	1851.	1852.	1851.	1852.	1851.	1852.	1851.	1852.
Preußischen *)	1034	1195	929	1382	118	118	2,250264	2,330072
Mecklenburgisch.	610	603	64	88	1	—	476038	464588
Sächsischen . .	116	142	33	44	—	—	173546	167865
Lauenburgischen	180	190	172	155	—	—	138745	181632
Hannoverschen .	188	243	29	12	2	3	137117	156635
Anhaltschen .	61	63	45	99	—	—	68449	76414
Lübeckschen . .	117	121	28	42	1	—	67051	44087
Hamburger . .	23	35	40	20	—	—	22987	37147
Vierländer . .	—	1	12	3	—	—	10639	1800
Oesterr.(Böhm.)	11	27	—	—	—	—	—	21492
	2340	2620	1352	1845	122	121	3,364836	3,481732

Es gingen im Jahre 1851 zu Berg (von Hamburg und Altona):

beladene Schiffe 3226 mit 4,383478 Ctr. unverpackte Waaren (darunter 3,850606 Steinkohlen.)
1,206297 Ctr. Stückgüter.
leere " 963
4189 5,589775 Ctr.

---

*) Darunter waren im Jahre
1851 73 beladene Schleppsch. mit 297612 Ctr. u. 72 leere Dampfsch.
1852 92 " " " 378972 1 " 91 " "

Im Oberhafen zu Hamburg kamen an im Jahre 1851, von der Oberelbe 699 preußische Schiffe.
251 mecklenburgische "
138 hannoversche "
70 sächsische "
14 österreichische "
31 hamburgische "
sämmtlich beladen.

Digitized by Google

Im Jahre 1852 gingen zu Berg (von Hamburg und Altona):

beladene Schiffe	3755 mit 4,832710 Ctr. unverpackte Waaren (darunter		
		4,022320 Ctr.	Steinkohlen.
		342540 „	Eisen, Schienen, Kupfer ꝛc.
		241570 „	Steine, Schiefer
		177700 „	Guano, Schwefel, Salz ꝛc.)
leere Schiffe	904 „ 1,475390 Ctr. Stückgüter.		
	4659 mit 6,308100 Ctr.		

Davon gingen	beladen.		leer.		Zoll-Centner.	
	1851.	1852.	1851.	1852.	1851.	1852.
die Elbe hinauf	1973	2237	780	707	3,633725	3,900380
in die Havel .	590	794	6	4	968378	1,339920
„ „ Saale .	383	428	—	—	786286	842020
„ „ Stecknitz	201	200	175	192	103962	111290
„ „ Oder .	77	96	2	1	97424	114490
	3226	3755	963	904	5,589775	6,308100 (od. 157702 Last von 40 Ctr.

Von den zu Berg im Jahre 1852 gegangenen Ladungen waren bestimmt:

nach Preußen	2690	Schiffe	mit	5,135200*)	Zoll-Ctr.
„ Polen	13	„	„	14750	„
„ Sachsen und Böhmen	304	„	„	539530	„
„ Mecklenburg . . .	257	„	„	145880	„
„ Hannover	145	„	„	58470	„
„ Lauenburg	39	„	„	15850	„
„ Lübeck	161	„	„	95440	„
„ Anhalt	146	„	„	302980	„
	3755	Schiffe	mit	6,308100	Zoll-Ctr.

*) Darunter waren 100 Schleppschiffe mit 389204 Ctr.
1 Dampfboot „ 2520 „
und 86 leere Dampfschiffe.

Digitized by Google

Gesammt-Bewegung auf der Oberelbe
in den Jahren 1849 bis 1852.

An Wittenberge vorbei gingen:

	1849.	1850.	1851.	1852.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Elbaufwärts	3,748405	5,173600	5,420384	6,331913
Elbabwärts	3,390226	3,839649	2,848693	3,128305
	7,138631	9,013249	8,269077	9,460218

(Im Jahre 1847: 8,171393 Ctr., im Jahre 1848: 8,170913 Ctr.)

Unter den im Jahre 1849 Elbaufwärts gegangenen Waaren befanden sich:

1,229779	Ctr.	Kaffee, Zucker, Wein, Tabak, Häringe, Farbhölzer ꝛc.
2,283426	„	Steinkohlen (im Jahre 1847: 2,626301 Ctr.) 1848: 2,929853 Ctr.)
71942	„	Eisen und Schienen (im Jahre 1847: 764198 Ctr.) 1848: 356448 Ctr.)
111704	„	Steine und Dünger.
51554	„	Getreide ꝛc.
3,748405	Ctr.	

Elbaufwärts gingen in den Jahren:

	1850.	1851.	1852.
Steinkohlen, Guano, Eisen, Steine und Eisenbahnschienen	3,920560 Ctr.	4,300448 Ctr.	4,823177 Ctr.

Nach Lehzen (der Staatshaushalt Hannover's. 1853. S. 222) war die Gesammtgütermenge, welche sich im Jahre 1849 vom Schnackenburger bis zum Lauenburger Gebiete stromauf und ab bewegte, 8,769000 Ctr., nämlich:

	Auffahrt.	Niederfahrt.	Zusammen.
Durchfuhr .	3,811000 Ctr.	3,313000 Ctr.	7,124000 Ctr.
Einfuhr . .	363000 „	96000 „	459000 „
Ausfuhr . .	56000 „	977000 „	1,033000 „
Binnenverkehr	64000 „	89000 „	153000 „
	4,294000 Ctr.	4,475000 Ctr.	8,769000 Ctr.

Digitized by Google

Schifffahrts-Verkehr auf der Oesterreichischen (Böhmischen) Elbstrecke im Jahre 1850.

Nach den amtlichen „Mittheilungen über Handel und Gewerbe, herausgegeben von der Administration der administrativen Statistik, 2r Jahrgang, 7s Heft. Wien 1851." wurde die österreichische Elbschifffahrt im Jahre 1850 durch 3679 Fahrzeuge *) (ohne die Dampfschiffe) vermittelt.

Darunter waren:

2226 Schiffe und 727 Flöße die ins Ausland gingen.
285 „ für die Einfuhr aus Sachsen.
441 „ für den Verkehr der böhmischen Elbplätze untereinander und mit Prag.

Von den in das Ausland (zu Thal) gegangenen waren:

19	Kähne über 45 Last.	
666	„	von 25 bis 45 Last.
999	„	„ 10 „ 25 „
92	„	„ 1 „ 10 „
101	Schluppen.	
349	Plasseln.	
727	Flöße.	

*) Im Jahr 1847 betrug die Zahl der Fahrzeuge 5316, mithin eine Verminderung im Jahr 1850 von 1637, die größentheils der Einführung der Dampfschiffe zuzuschreiben sind. Dem Gewichte nach beträgt diese Verminderung seit 1847: 365291 Ctr. oder 11 pCt.

Digitized by Google

In den 5 Jahren von 1847 bis 1851 war der Waarenverkehr durch Segelschiffe und Flöße wie folgt:

Jahr	Einfuhr üb. d. sächs. Grenze.	Ausfuhr üb. d sächs. Grenze.	Binnenverkehr.	Gesammtverkehr.
1847	226532 Ctr.	1,940714 Ctr.	584315 Ctr.	2,751561 Ctr.
1848	131423 „	1,267753 „	464163 „	1,863339 „
1849	220479 „	2,487848 „	496883 „	2,205210 „
1850	213918 „	1,814901 „	357451 „	2,386270 „
1851	68752 „	1,010085 „	382495 „	1,401332 „

Von der Gesammt-Einfuhr kamen in den Jahren:

	aus Hamburg.	aus Preußen.	aus Sachsen.
1847	29211 Ctr.	74156 Ctr.	123165 Ctr.
1848	49888 „	32648 „	48887 „
1849	95117 „	32084 „	93278 „

Zu Thal war der directe Böhmisch-Hamburgische Elbverkehr im Jahre 1845:

182665 Ctr. (Glas, Saamen, Knochen, Erz, Steine, Schiefer ꝛc.)

Zu Berg im Jahre 1845:

90773 Ctr. (Zucker, Kaffee, Baumwolle, Stabeisen, Soda ꝛc.)

Dem Werthe nach betrug im Jahre 1847:

die Einfuhr	fl. 2,172800.
die Ausfuhr	„ 607300.
selbstständige Artikel .	„ 178800.
	fl. 2,958900. C.-M.

Bei der Ausfuhr von 1847 bis 1850 zeigen sich folgende Ab- und Zunahmen:

	Abnahme.		Zunahme.	
	Landwirthschaftl. Erzeugnisse.	Glaswaaren.	Steinkohlen.	Bau- und Nutzholz.
1847	186082 Ctr.	51876 Ctr.	999109 Ctr.	507103 Ctr.
1848	122222 „	29922 „	759349 „	210215 „
1849	147670 „	39466 „	870825 „	205011 „
1850	29820 „	31814 „	1,049902 „	532074 „

Digitized by Google

In den Jahren 1851 und 1852 war die Abnahme noch stärker.

Diese Abnahme rührt größtentheils von der veränderten Richtung des Güterverkehrs durch die Eisenbahnen her.

Unter der Ausfuhr befanden sich im Jahre 1850 in runder Zahl:

23000	Ctr.	Holzwaaren.
25000	„	Obst (im Jahre 1847: 138000 Ctr.)
7000	„	Mineralwasser.
1200	„	Hühnereier.
7000	„	Oele und Flüssigkeiten.
1800	„	Oelkuchen ꝛc.

Unter der Einfuhr befanden sich im Jahre 1850:

22000	Ctr.	Baumwolle.
52000	„	Farbstoffe.
5000	„	Thran.
4200	„	Runkelrüben (im Jahre 1847: 13500 Ctr.)
16000	„	Mineralien, Erze und Erde.

Bei der Einfuhr zeigte sich in den Jahren 1847 und 1850:

Zunahme.				Abnahme.			
1847	7205	Ctr.	Soda.	1847	24246	Ctr.	Kaffee.
1850	28666	„	„	1850	10805	„	
1847	6429	„	Salpeter aus Chili.	1847	34929	„	Rohzucker.
1850	10177	„	„ „	1850	21565	„	„

Böhmische Steinkohlen kommen hauptsächlich von der Fürstenberger Bahn (jährlich an 3,000000 Ctr.). Das Doppelte und Dreifache könnte auf dieser Bahn befördert werden, wenn der Transport durch Locomotive (statt durch Pferde) geschähe. (Vergl. damit Moldau S. 38.)

Das Bauholz gelangt aus dem Böhmerwald auf der Moldau bis Melnick, und wird zum großen Theile schon

BIBL. UNIV. GENT

daselbst, so wie auf den übrigen böhmischen Schiffsbaustationen verarbeitet.

Für die Elbstrecke von Melnick abwärts wurden in den Jahren 1846/50 folgende Schiffe erbaut:

im Jahre	1846	490	Schiffe	von	405426	Ctr.	Tragfähigkeit.
	1847	520	"	"	441372	"	"
	1848	362	"	"	318126	"	"
	1849	489	"	"	430320	"	"
	1850	536	"	"	476358	"	"

Die meisten dieser Schiffe werden im Auslande als Brennholz verkauft (wegen der kostspieligen Bergfahrt), zuweilen auch als Nutzholz. (S. „Handbuch der Statistik des österreichischen Kaiserstaats, von Jos. Hain, 2r Bd. 3s Heft. S. 344. Wien 1852.")

Digitized by Google

Fünfundzwanzigjähriger Elbverkehr oberhalb Hamburg, von 1827 bis 1852.

Jahr.	Auffahrt (zu Berg).	Niederfahrt (zu Thal).	Zusammen.
1827	1,332500 Ctr.	2,212000 Ctr.	3,544500 Ctr.
1828	1,412000 "	2,547000 "	3,959000 "
1829	1,418200 "	3,117000 "	4,535200 "
1830	1,680000 "	2,978000 "	4,658000 "
1831	1,622500 "	2,478000 "	4,100800 "
1832	1,874200 "	1,718000 "	3,592200 "
1833	1,745500 "	2,163000 "	3,908500 "
1834	1,511800 "	1,708000 "	3,219800 "
1835	1,552700 "	1,498000 "	3,050700 "
1836	1,744000 "	2,532000 "	4,272000 "
1837	1,938000 "	2,475000 "	4,413000 "
1838	2,411000 "	2,923000 "	5,334000 "
1839	2,541000 "	3,299000 "	5,840000 "
1840	2,927500 "	3,389000 "	6,316500 "
1841	2,977300 "	4,656500 "	7,633800 "
1842	3,111000 "	2,823000 "	5,934000 "
1843	3,836000 "	4,445000 "	7,281000 "
1844	3,319000 "	4,054000 "	7,373000 "
1845	4,538600 "	3,748000 "	8,286600 "
1846	4,707500 "	3,075600 "	7,783100 "
1847	5,557359 "	3,831000 "	9,388359 "
1848	4,689911 "	4,482149 "	9,172060 "
1849	4,150998 "	3,977178 "	8,128176 "
1850	5,328184 "	4,439062 "	9,767246 "
1851	5,589775 "	3,364836 "	8,954611 "
1852	6,308100 "	3,481732 "	9,789832 "

Bis zum Jahre 1847 ist diese Aufstellung nach Soetbeer; von 1849 bis 1852 aus den „Tabellarischen Uebersichten".

Digitized by Google

Hamburgs Verkehr mit der Oberelbe
in den J. 1851 u. 1852, dem Gewichte und Werthe nach.

Einfuhr der Hauptartikel.

	1851.		mℬ	1852.		mℬ
Weizen	13708	Last.	3,761480	9162	Last.	2,649310
Roggen	2408	„	532240	1471	„	358490
Gerste	1559	„	263510	4880	„	1,049810
Hafer	1240	„	180810	1371	„	182840
Kartoffeln	98842	Ctr.	104750	61833	Ctr.	64330
Butter	1889	„	71930	702	„	27810
Kartoffelmehl . . .	4386	„	36700	1416	„	15450
Getrocknete Zwetschen	11265	„	142020	19015	„	183330
Getr. Kirschen u. a. Obst	615	„	20280	861	„	18700
Bauholz und Stabholz	—		2,400880	—		2,311650
Zink	—		1,634000	71502	„	1,899010
Zinkbleche	8251	„	116690	9499	„	126050
Schafwolle	1642	„	205740	951	„	120870
Weißer u. rother Klees.	29576	„	619910	71502	„	1,899001
Oelkuchen	62553	„	159530	65369	„	187090
Rüböl	4453	„	89990	24917	„	538430
Hohlglas u. Glaswaar.	13088	Kiste.	1,169170	—		1,291610
Feine Holzwaaren .	—		555470	—		519560
Zündhölzer	3589		224890	—		159790
Leinen und Halbleinen	—		635960	—		679180
Wolle u. Halbwollenw.	—		53170	—		21650
Baumwollenwaaren .	—		9410	—		18520
Grobe Holzwaaren .	—		22580	—		10750

u. s. w. Im Jahre 1852 zusammen . . 17,224890 mℬ
„ „ 1851 „ . . 15,200360 mℬ

Digitized by Google

Ausfuhr der Hauptartikel.

	1851.		1852.	
		m$		m$
Kaffee	176097 Ctr.	4,503810	94771 Ctr.	2,503770
Reis	54910 „	527080	71865 „	633800
Steinkohlen . . .	—	1,912980	99300 Last.	1,865000
Baumwolle . .	15240 Ball. oder 53877 Ctr.	1,848990	37684 Ball. 132124 Ctr.	4,317890
Baumwollengarn .	9450 „	576080	3980 „	209660
Amerikanische Häute	16244 „	467920	19903 „	536800
Indigo	1100 „	369060	797 „	251490
Guano	85893 „	573670	108913 „	682200
Soda	53078 „	338200	55715 „	342100
Ostindischer Salpeter	11521 „	206540	18329 „	328140
Südsee-Salpeter .	30279 „	276600	47125 „	453770
Potasche	3350 „	55930	1536 „	21870
Krapp	8071 „	295560	9172 „	244400
Tabak	10089 „	354470	24434 „	838660
Tabak-Stengel . .	7172 „	42510	8425 „	41520
Thran	8639 Faß.	698440	8170 Faß.	576210
Häringe	24464 Ton.	299250	33166 Ton.	581650
Sardellen	—	60360	—	12170
Palmöl	3069 Faß. oder 30942 Ctr.	588200	33712 Ctr.	661830
Cocusöl	8674 Ctr.	195290	16413 „	395620
Baumöl	17717 „	449620	18023 „	503850
Talg	10728 „	238260	3499 „	80090
Harz	45680 „	123410	55542 „	147660
Wein	5133 Faß. und 1042 Kisten	282670	154974 Y.	278260
Rum	—	63590	20006 Y.	46710
Syrup	9056 Ctr.	89420	11686 Ctr.	114860
Rohzucker	10541 „	160440	16419 „	221140
Raffinirter Zucker .	11611 „	223640	13739 „	242340
Candis	3649 „	65030	3423 „	62560
Mandeln	2462 „	96750	3984 „	142030
Schmiedeisen	56982 „	281250	70796 „	553100
Roheisen	112616 „	208050	261045 „	486260

Digitized by Google

	1851.			1852.		
			mk			mk
Stahl	3923	Ctr.	60180	4230	Ctr.	71110
Kupfer	3087	„	163940	2098	„	126980
Zinn	2825	„	144810	2026	„	108080
Schwefel	50968	„	242100	58744	„	249950
Blauholz	83286	„	271690	45840	„	296700
Rothholz	27621	„	236610	29900	„	248070
Sumack	21983	„	131130	16198	„	90370
Leinengarn . . .	1133	„	124150	735	„	71240
Weinstein u. Cr. Tart.	5642	„	281470	4422	„	111480
Stuhlrohr . . .	6088	„	108310	8930	„	125660
Diverse Droguerie .	6757	„	104799	4640	„	69780
Pfeffer	5382	„	109470	6585	„	147170
Rosinen	17690	„	200020	43494	„	456260
Cacao	4294	„	84730	6790	„	122760
Thee	113	„	14310	110	„	12440
Korinthen	5431	„	63460	22272	„	305480
Cement	57109	„	96690	75022	„	161990
Gelbholz	26167	„	92510	26137	„	83620
Ochsen- u. Büffelhör.	511926	Stck.	107690	—		83750
Mahagoniholz . .	93420	□-F.	34090	342116	□-F.	111550
Wollengarn . . .	252	Ctr.	34310	149	Ctr.	22430
Wollenwaaren . .	—		28890	—		15280
Baumwollenwaaren	—		51150	—		62710
Maschinen . . .	—		99350	—		45680
F. Eisen- u. Stahlw.	—		30840	—		34430
Schafwolle . . .	186	Ball.	47060	—		—
Ostindische Kips .	12649	Stck.	34560	2388	Ctr.	73380
Grobe Eisenwaaren u. s. w.	2181	Ctr.	22540	6393	„	75960

Im Jahre 1852 zusammen . . 24,256120 mk
„ „ 1851 „ . . 22,058750 mk

Digitized by Google

Güterverkehr auf der Berliner Eisenbahn von und nach Hamburg,

in den Jahren 1847 bis 1852, dem Gewichte nach.

Von Hamburg sind abgegangen und angekommen in den Jahren:

	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.
	Ctr	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Abgang	841288	965826	1,439320	1,596535	1,766926	2,244751
Ankunft	279828	404892	519287	665586	846198	1,343432
	1,121116	1,370718	1,958607	2,262121	2,613124	3,588183

Nach dieser Aufstellung hat der Güterverkehr auf dieser Ostbahn seit 1847 um mehr als das Dreifache zugenommen. Der vierte größte Frachtartikel, der im Jahre 1851 auf der Eisenbahn nach Berlin kam, war Milch, nämlich 89673 Ctr.

Schwere Güter (Steinkohlen, Getreide rc.) gehen noch meist zu Wasser (Elbaufwärts). Auf der südwestlichen Bahn und namentlich auf der südlichen (nach Süddeutschland, über Magdeburg, Eisenach und Frankfurt) wird der Waarenzug ebenfalls täglich stärker. Auf der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn wurden im Jahre 1852 über 5,000000 Ctr. Güter befördert. Die Strecke zwischen Hamburg und Berlin wird jetzt in 7 bis 8 Stunden zurückgelegt; von Bremen nach Berlin in 12 bis 14 Stunden.

Digitized by Google

Auch auf der Lübecker Bahn (zwischen Hamburg und Lübeck) hat sich der Güterverkehr, seit Eröffnung derselben im October 1851, sehr gesteigert und ist fortwährend im Zunehmen. Im Jahre 1852 kamen von Lübeck nach Hamburg auf dieser Bahn 366302 Ctr., meist Bauholz, Theer, Pech ꝛc.

Der Frachtverkehr in früheren Jahren war zwischen Hamburg und Lübeck (nach Soetbeer) wie folgt:

	von Hamburg nach Lübeck	von Lübeck nach Hamburg
im Jahre 1836	199671 Ctr.	137174 Ctr.
1837	244558 „	137223 „
1838	206848 „	(nicht ermittelt.)

(S. weiter unten, Hamburgs Handelsbeziehungen zu Berlin und Lübeck, nach den Hauptartikeln im Jahre 1852.)

Vergleichende Uebersicht

einiger in den Jahren 1851 und 1852 zu Wasser und zu Lande von Hamburg landeinwärts abgegangenen Hauptartikel, dem Gewichte nach:

	Zu Wasser (die Elbe hinauf).		Auf der Eisenbahn.	
	1851.	1852.	1851.	1852.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Baumwolle . . .	56117	131700	135950	198636
Garne	10270	4540	400760	438370
Reis	47737	92190	41332	53592
Südfrüchte (trockene)	25994	78122	47137	36900
Häute und Felle .	16006	22809	87155	70852
Zucker und Syrup .	10215	22591	82133	135513
	(im J. 1846 noch 361324 Ctr.)			
Kaffee	153320	119081	263623	379233
	(im J. 1846 noch 326613 Ctr.)			
Tabak und Cigarren	9010	24600	52807	108017
Manufakturwaaren .	17	19	40508	63397
	(im J. 1846 noch 13586 Ctr.)			

Digitized by Google

Dem **Werthe** nach versendete Hamburg landwärts nach Deutschland:

	1851.	1852.
	mß	mß
mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn .	81,994860	88,254890
mit der Lübecker Eisenb., Stecknitz und Fuhr	13,882180	13,535640
mit der Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn	8,688900	8,396160
über Harburg	25,810220	23,993880
über Lüneburg	916410	1,027690
landwärts pr. Fuhr und pr. Post . . .	44,920680	47,217800
	176,213250	182,426060
Ferner zu Wasser nach der Oberelbe . .	22,058750	24,256120
zu Wasser nach der Niederelbe	3,106140	4,107750
Zusammen	201,378140	201,789930
und nach Altona	37,200310	36,694380

In der entgegengesetzten Richtung erhielt es landwärts:

	1851.	1852.
	mß	mß
mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn .	54,655250	60,774420
mit der Lübecker Eisenb., Stecknitz und Fuhr	4,274490	5,225050
mit der Schleswig-Holsteiner Eisenbahn .	1,409290	1,709040
über Harburg	29,468840	28,039420
über Lüneburg	324900	318450
landwärts pr. Fuhr und pr. Post . . .	52,652100	39,542120
	142,784870	135,608500
Ferner zu Wasser von der Oberelbe . .	15,200360	17,224890
zu Wasser von der Niederelbe	2,659000	3,002600
Zusammen	160,644230	155,835990
und von Altona	34,978150	42,365870

Unter den Gütern, die mit der Lübecker und Berliner Eisenbahn gingen, waren auch die für Rußland und Schweden, und bei der Schleswig-Holsteiner Eisenbahn auch

BIBL. UNIV. GENF

manches für Dänemark bestimmt. Das meiste für Dänemark geht jedoch von Hamburg oder Altona aus zur See.

Bei den Sendungen unter der Rubrik „pr. Fuhr und pr. Post" sind die Contanten und edle Metalle begriffen, deren Einfuhr in Hamburg im J. 1852 24,177930 M.=Bco. betrug, und die Ausfuhr 35,521780 M.=Bco.

(S. weiter unten „Specieller Ueberblick der vier Jahre von 1849 bis 1852 Land= und Flußwärts").

Digitized by Google

Hamburg.

Digitized by Google

Digitized by Google

Hamburgs Handelsbewegung.

Dieser erste Seehafen des europäischen Continents nimmt jedes Jahr an Bedeutung und Handelsumfang zu.

Ungeachtet der schwankenden politischen Zustände Europas war sein Seeverkehr in den Jahren 1851 und 1852 stärker als in allen vorhergehenden Jahren, besonders in der Ausfuhr deutscher Produkte und Fabrikate.

In seinem Gesammt-Handelsverkehr folgt Hamburg gleich nach London und Liverpool. Es übertrifft hierin weit alle übrigen europäischen Seeplätze. Es überragt sogar die Ein- und Ausfuhr von ganz Holland; ebenso die von ganz Belgien und von ganz Spanien, wie aus folgenden auf amtliche Angaben gestützten Uebersichten erhellt.

Von Hamburg betrug die

	1849.	1850.	1851.	1852.
Einfuhr	293,826640 m℔	353,136070 m℔	373,277940 m℔	392,028820 m℔
Ausfuhr	269,433030 „	313,829250 „	338,163370 „	372,495540 „
Zus.	563,259670 m℔	666,965320 m℔	711,441310 m℔	764,524360 m℔
oder Preußische Thaler (den Thaler zu 2 Mark-Bco. gerechnet):				
	281,629835 Rg	333,482660 Rg	355,720655 Rg	382,262180 Rg

Demnach im Jahre 1852 über 100 Million Preuß. Thlr. mehr als 1849.

S. weiter unten, ausführlichere Aufstellung seewärts und landwärts.

Digitized by Google

Die Gesammt-Ein- und Ausfuhr von Holland (Niederlande) betrug in den Jahren:

	1847.	1848.	1849.
	fl.	fl.	fl.
Einfuhr (einschl. d. Durchfuhr)	260,721037	254,278732	275,339395
Ausfuhr " "	209,037026	192,786651	217,219059
Zusammen	469,758063	447,065383	492,558454
			od. Preuß. Thlr. 273,611000
Die Durchfuhr allein betrug	82,741999	67,974227	89,609527
Von der Einfuhr kamen zur See	78 pCt.	77 pCt.	75 pCt.
zu Land	22 pCt.	23 pCt.	25 pCt.

(Siehe Statistik van den Handel en de Scheepvaart van het Koningrijk der Nederlande. 's Gravenhage. 1850. Fol.)

Nach Angabe des holländischen Finanzministers in der Kammer im September 1852, stellte sich der Gesammtwerth von Hollands Ein- und Ausfuhr:

im Jahre 1850 auf etwa 514,000000 fl.
1851 " " 546,000000 " od. 312,000000 Preuß. Thlr.
also noch immer nicht Hamburg gleich.

Die Gesammt-Ein- und Ausfuhr von Belgien betrug im Jahr 1849:

			Frcs.
Einfuhr:	405,248846 Frcs.	Davon kamen:	
		seewärts auf belg. Schiffen für	47,697983
		" " fremden " "	162,159044
			209,857027
		landwärts und auf Flüssen für	195,391819
			405,248846
Ausfuhr:	374,775672 Frcs.	Davon gingen:	
Zusammen	780,024518 Frcs.	seewärts auf belg. Schiff. für	21,155535
oder	202,222000	" " fremden " "	90,725793
	Preuß. Thlr.		111,881328
		landwärts und auf Flüssen für	262,894344
			374,775672

Digitized by Google

Ein- und Ausfuhr zusammen:

auf belgischen Schiffen	68,854000 Frcs.		
„ fremden „	252,885000 „		
		321,739000 Frcs.	
landwärts und auf Flüssen		458,286000 „	
		780,025000 Frcs.	

Von der Einfuhr waren:

zum Durchgang declarirt für	165,205004	Frcs.
zur Niederlage (Entrepôt) „	75,688445	„
zur Verzollung . . . . „	164,355397	„
	405,248846	Frcs.

Das Jahr 1849 übertraf in Belgien alle vorhergehenden Jahre in der Gesammt-Ein- und Ausfuhr.

(S. Statistique de la Belgique. Tableau général du Commerce avec les pays étrangers pendant l'année 1849. Publié par le Ministre des Finances. Bruxelles, Novembre 1850. Fol.)

Ueber Belgiens Handel mit **Deutschland**, siehe 2. Abtheilung „der Rhein".

Auch **Spanien** wird in seiner Gesammt-Ein- und Ausfuhr von Hamburg **weit** übertroffen.

Der Werth der Ein- und Ausfuhr in Spanien betrug nämlich im Jahre 1849, nach officiellen Nachweisen:

1065,000000 Realen oder 140,000000 M.-Bco.

während im gleichen Jahre der Werth von

Hamburgs **Einfuhr** allein sich belief auf 294,000000 M.-Bco.

Die Einfuhr in Spanien war im Jahre 1849:

von Europa und Afrika . . .	294,762174	Realen.
„ Amerika und Westindien .	286,786717	„
„ Asien	5,628904	„
	587,171795	Realen.

Digitized by Google

Die Ausfuhr aus Spanien war im Jahre 1849:

nach Europa und Afrika . . .	310,470386	"
" Amerika und Westindien .	165,220922	"
" Asien	2,471514	"
	478,162822 Realen.	

Dabei ist jedoch zu bemerken, daß in Spanien ein sehr bedeutender Schleichhandel getrieben wird. S. Soetbeer's Wochenschrift vom 28. Dezember 1850.

Den stärksten Verkehr hat Hamburg mit Großbritannien. 24 große Seedampfer, meist englische, unterhalten eine ununterbrochene Verbindung mit diesem Lande, (die zahlreichen Segelschiffe ungerechnet) und noch ist die Einfuhr englischer Fabrikate und Steinkohlen jährlich in Hamburg im Zunehmen, und eben so Hamburgs Ausfuhr nach England. (S. weiter unten.) Die Gesammt-Einfuhr Hamburgs aus England beläuft sich im Durchschnitt der 5 letzten Jahre auf nahe an 100,000000 M.-Bco. des Jahrs, die Gesammt-Ausfuhr nach England aus Hamburg auf 60,000000 M.-Bco. Im Jahre 1852 betrug die Einfuhr 123,047970 M.-Bco.; die Ausfuhr 52,702700 M.-Bco.

Von jeher war der englische Handel für Hamburg der bei weitem wichtigste und werthvollste. Englische Häuser hielten hier beständig ihre Commanditen und Agenten für den Vertrieb britischer Fabrikate nach Nord-Deutschland, Schweden, Polen, bis nach Rußland hin. Auf den Leipziger Messen machten, vor Entstehung des deutschen Zollvereins, die englischen Verkäufer gewöhnlich die bedeutendsten Geschäfte.

Digitized by Google

Umgekehrt fanden die Hamburger Zuckersiedereien zur Zeit ihrer Blüthe ihren Hauptabsatz in England. (Die ersten Zuckersieder in London stammen noch aus Hamburg. *) Im Ganzen hat Hamburg seither aus dem reichen England einen beträchtlichen Zuwachs an Kapital und Handelskräften erhalten, und wird diese auch ferner erhalten, wie sich auch Deutschlands innere und äußere Verhältnisse künftighin gestalten mögen. Die Verbindungen Hamburgs mit England sind zu eng und zu langjährig, die daraus entspringenden Vortheile zu augenfällig (wenn gleich nicht zu verkennen, daß auch England diese Vortheile genossen hat, ja vielleicht mehr als Hamburg), als daß sich solche sobald wieder aufgeben oder zerreißen ließen.

Der Hamburger Kaufmann genießt an der Londoner Börse in der Regel ein großes Vertrauen, eben so umgekehrt der englische Kaufmann an der Hamburger Börse, denn ihre gegenseitige Wirksamkeit beruht auf soliden Grund-

---

*) Nach Soetbeer (1840, S. 18) zählte Hamburg im Jahre 1805, 450 Zuckersiedereien. Im Jahre 1801 führte Hamburg 104,000000 Pfd. Rohzucker ein; im Jahre 1852 kaum die Hälfte mehr (54,000000 Pfd.). In London hatten die Hamburger Raffinaden (Hambro loaves) lange Zeit den Vorzug vor allen andern. Noch im Jahre 1825 führte Hamburg 28,000000 Pfd. raffinirten Zucker aus. Seit dem Jahre 1833 fand aber durch die belgische und holländische Concurrenz (in Folge hoher Ausfuhrprämien) eine bedeutende Abnahme statt. Aus Holland und Belgien wird jetzt sogar raffinirter Zucker in Hamburg eingeführt. Im Jahre 1852 kamen über 8,000000 Pfd. Melis und Bastern aus Holland und über 1½ Million Pfd. aus Belgien. (S. weiter unten „Einfuhr".)

Digitized by Google

lagen näml. auf praktischer Geschäftskenntniß und Redlichkeit im Handel. Was Hamburg zur Zeit noch fehlt (wie überhaupt noch Deutschland), ist eine größere Vereinigung von Geldkräften (Association) zu kaufmännischen und industriellen Unternehmungen, mehr eigene Dampfschiffe, mehr directer Handel mit überseeischen Ländern, und ein völlig freier Verkehr mit dem ausgedehnten deutschen Binnenlande.

Wodurch haben sich Liverpool, Hull und andere englische Häfen so gehoben, als durch ein wohlhabendes industriereiches Hinterland, als durch das Einströmen von Capitalien aus dem Innern des Landes, als durch Begründung von Handelsgesellschaften, deren vereinigte Kräfte die großartigen Erfolge bewirken, deren sich England seit Jahren erfreut. Mit diesen Erfordernissen werden ebenfalls die alten Hansestädte ihren Handel und Wohlstand, wie ihre Einwohnerzahl in kurzer Zeit verdoppelt sehen.

Man behauptet oft, Hamburg habe sich allein durch das Freihandelssystem auf seine jetzige Höhe erhoben. Daß dieß sehr viel dazu beigetragen, ist nicht zu verkennen; die Hauptursache liegt aber denn doch in dem wohlhabenden, verbrauchenden und produzirenden Hinterlande (in Hamburgs Absatz dahin und in seiner Ausfuhr aus demselben). Liverpool blüht und nimmt jährlich zu, aus gleichen Ursachen, und zwar ohne eigentlichen Freihandel, denn die noch bestehenden, mitunter sehr bedeutenden englischen Eingangszölle können nicht als freier Handel gelten. Die Besorgniß, daß durch gemäßigte Zollansätze der auswärtige Handel in Deutschland und den deutschen Seehäfen unter-

Digitized by Google

drückt würde, ist daher offenbar eine ungegründete. Das Unangenehme, das für Hamburg (und Bremen) durch den Anschluß an den deutschen Zollverein entspringen dürfte, besteht in dem lästigen Zollwesen, das freilich für eine an freien Handel gewöhnte Stadt empfindlicher Natur ist. Wie ist es aber in England, in Holland, in Belgien, in Frankreich, in den Ver. Staaten, kurz, überall wo Zolltarife bestehen? Sind dort etwa keine Zoll-Formalitäten? und sind diese namentlich in England nicht ganz besonders lästig und zeitraubend, weit mehr als es im Zollverein je der Fall sein wird? Und dennoch beschweren sich die dortigen Kaufleute nicht, weil mit den vermehrten Schreibereien sich auch die Geschäfte vermehrt haben, und noch jährlich vermehren; sie beschweren sich nicht, weil sie einsehen, daß die noch bestehenden Zölle durch die Finanzen des Staats geboten sind und nur nach und nach entfernt werden können, wie denn auch auf deren Verminderung mit jedem neuen Finanzjahr besonderer Bedacht genommen ist, und in den letzten 10 Jahren die Zölle auf Lebensmittel in England fast ganz beseitigt worden sind.

Wo der Handel blüht, da lassen sich auch Abgaben leicht bezahlen, da können mäßige Zölle der kaufmännischen Thätigkeit keinen Eintrag thun.

Was bei einem Anschluß der Hansestädte an den Zollverein besonders ins Gewicht fallen muß, ist die kräftigere Stellung nach Außen und innigere Verschmelzung ihrer Interessen mit einem großen Ganzen, ohne daß dadurch ihre Unabhängigkeit und freie Handelsbewegung leidet.

Digitized by Google

Diese Letztere muß auch unter allen Umständen bewahrt und aufrecht erhalten werden, zum Besten der Hansestädte sowohl, als zum Besten Deutschlands.

Die Hansestädte haben ihren wohlbegründeten Ruf im Auslande; für sich allein sind sie aber keine Handelsmacht, sondern blos Handelsplätze (wenn auch Welthandelsplätze). Eine Handelsmacht können sie nur in Verbindung mit dem übrigen Deutschland werden, und daß es dahin komme, daß das Binnenland mit den großen Küstenstädten vereint vorwärts gehe, liegt im beiderseitigen Interesse, muß der Wunsch und das Ziel eines jeden vaterlandsliebenden Deutschen, eines jeden umsichtigen Kaufmanns sein.

Eine exclusive Stellung der Hansestädte kann ohne offenbaren großen Nachtheil auf die Dauer nicht mehr bestehen.

Nach überseeischen Ländern hat Hamburg seinen Hauptverkehr mit Süd- und Mittelamerika, namentlich mit Brasilien *), und in neuester Zeit auch mit den Vereinigten Staaten, mit Californien, Australien und China.

Lange Zeit hindurch war, in Bezug auf den Verkehr mit Nordamerika, das strebsame Bremen Hamburg voraus. Seit dem großen Brande in Hamburg (im Mai 1842) zeigt sich aber unter den Hamburger Kaufleuten und Rhedern eine verdoppelte Regsamkeit nach allen Seiten hin und besonders

---

*) Die meisten aus Brasilien nach Hamburg kommenden Schiffe sind englische, welche britische Fabrikate nach Brasilien gebracht, und von dort als Rückfracht Brasilianische Erzeugnisse (Kaffee, Zucker, Baumwolle ꝛc.) für englische Rechnung nach England und namentlich nach Hamburg einnehmen.

Digitized by Google

nach Nordamerika. Es scheint fast, als ob mit dem Wiederaufbau des zerstörten Hamburgs sich auch neue und schönere Kräfte daselbst entfalteten!

Auch die Beförderung deutscher Auswanderer ist in Hamburg im starken Zunehmen.

Im J. 1851 gingen 10208 Auswanderer über Hamburg.
1852 „ 22230 „ „ „
und 7092 „ „ England.

Im Jahre 1853 hat besonders die Auswanderung nach Australien sehr zugenommen.

Fast in allen wichtigen Handelsplätzen Amerikas findet man Hamburger und Bremer Kaufleute oder deren Söhne und Anverwandte etablirt, die im beständigen Verkehr mit dem Mutterlande sind, und wegen ihrer Solidität, Thätigkeit und Geschäftskenntniß in allgemeiner Achtung stehen.

Die Weser-Zeitung von 8/9. Februar 1846 enthält eine ausführliche Zusammenstellung der deutschen Handels-Etablissements in überseeischen Ländern, wonach sich die Zahl derselben zu Anfang des Jahres 1846 auf 343 belief, mit 465 Chefs und 774 Commis; die meisten (227 Etablissements) den Hansestädten angehörend.

Davon kamen auf Nordamerika 73 Hanseatische:
nämlich in New-York 35, Philadelphia 7, Baltimore 14, New-Orleans 7, St. Louis 5, Cincinnati 3, Louisville 2.

und 61 andere Deutsche (Hannoversche, Holsteinische, Oldenburgische und Preußische 2c.)

Auf Mittelamerika kamen 34 Hanseatische:
nämlich in Mexico 11, Veracruz 11, Mazatlan 5, Tampico 4, Texas 3.

Digitized by Google

Ferner kamen auf	Venezuela . .	23	Hanseatische.
	Brasilien . . .	29	"
	Ostindien u. China	7	"
	Afrika	9	"
	Westindien . .	27	"

(nämlich in Cuba 14, Haiti 6, St. Thomas 4, Portorico 3.)

Seitdem hat sich diese Zahl noch bedeutend vermehrt.

Im Jahre 1853 besaß Hamburg an 214 Plätzen consularische Vertreter (Privatmittheilung von Dr. Soetbeer), während 36 Consulate anderer Staaten in Hamburg bestehen.

Zum früheren Flor Hamburgs trugen die vertriebenen Kaufleute aus Antwerpen und die jüdischen Handelsleute aus Portugal (im 16. Jahrhundert) viel bei. Letztere zeigten sich besonders thätig in der Ausfuhr deutscher Leinen nach Westindien und Amerika. Von großem Vortheil war ferner für Hamburg die Trennung der nordamerikanischen Colonien von England, die Befreiung der süd- und mittelamerikanischen Staaten von spanischer Herrschaft, und die Handelsunabhängigkeit Brasiliens von Portugal (zu Anfang des 19. Jahrhunderts), so wie in neuester Zeit die Freigebung des Verkehrs von England mit seinen Colonien und mit China. Auch der Blokadezustand der französischen und holländischen Häfen unter Napoleon I. war für Hamburg eine Zeitlang — so lange es nicht selbst unter französischer Botmäßigkeit stund — gewinnbringend.

Was ferner den Wohlstand Hamburgs seither mit begründen und befördern half und noch hilft, ist der rasche Umsatz der Waaren und die große Erleichterung im Ham-

Digitized by Google

burger Geschäftsverkehr durch das bloße Ab= und Zuschreiben der Ein= und Verkäufe in der Hamburger Bank.*) Ein jedes solide Handlungshaus hat nämlich seinen eigenen Conto in dieser Bank (gegen Hinterlegung des Silberwerths), und kann bis zum Belaufe seines Guthabens Anweisungen auf die Bank ausstellen, oder bestimmte Summen auf andere Handlungshäuser daselbst übertragen lassen, wodurch die beschwerlichen und aufenthaltlichen Geldzahlungen fast ganz vermieden werden. (Weitere Geschäftserleichterungen durch Discontirung und Papiergeld stehen in Aussicht.)

Dabei ist der Geschäftsgang in Hamburg offen und ohne alle Umständlichkeiten, während z. B. in Holland noch viel Geheimnißkrämerei herrscht, mit lästigen Bedingungen und sogenannten „Usanzen", die namentlich für die Käufer unangenehm sind. Die in Hamburg bestandenen Usanzen sind großentheils aufgehoben. Auch von Monopolen und Privilegien weiß man in Hamburg nichts, so wenig wie in Bremen.

Hamburg ist der Hafen eines fruchtbaren und industriereichen Hinterlandes, wozu das nahe Holstein und die

---

*) Die Hamburger Bank wurde im Jahre 1619 errichtet. Im Jahre 1813 machten sich die Franzosen kein Gewissen daraus, sie förmlich zu plündern. Der damalige Verlust wurde auf mehrere Millionen geschätzt.

Die Hamburger Börsenhalle (Hostrupsche), die sich, zur Zeit der alten Börse, in einem besonderen Gebäude, unweit derselben befand, bildet jetzt einen eigenen Bestandtheil in den oberen Räumen der neuen Börse.

Digitized by Google

gewerbfleißigen Länder Sachsens, Preußens, Schlesiens und Böhmens zu rechnen, mit denen es durch die Elbe und deren Nebenflüsse, und jetzt durch das ausgebreitete Netz der Eisenbahnen in Verbindung steht. Von Berlin ist es durch den Schienenweg nur wenige Stunden entfernt, von Wien nur wenige Tage. (Die Schnellzüge zwischen Hamburg und Berlin legen den Weg in 6 bis 7 Stunden zurück.) Auch mit Frankfurt a. M. und der Schweiz ist Hamburg schon durch eine Metallstraße verbunden, obgleich noch mit einem Umweg (über Magdeburg und Erfurt), bis die direkte Bahn über Harburg und Kassel vollendet sein wird. Eine andere direkte Bahn in die Schweiz über Leipzig, Bamberg, Augsburg und Lindau am Bodensee wurde im Oktober 1853 eröffnet. Selbst für das Odergebiet ist Hamburg nunmehr der wichtigste Aus- und Einfuhrhafen. (S. Oder.)

Der deutsche Ausfuhrhandel wird in Hamburg besonders begünstigt durch den freien Ein- und Durchgang vieler Hauptartikel, wie z. B. von Getreide, Mehl, Rübsaat, Oelkuchen, roher Schaafwolle, Leinen, Lumpen, Knochen, Zink, Bauholz &c. &c. Auch bei der Einfuhr seewärts sind: Steinkohlen, Eisenblech, Kupfer, Messing, Baumwollen- und Leinengarn &c. völlig frei. Andere Artikel zahlen beim Eingang bloß einen unbedeutenden Waarenzoll, der seit 1830 von 1½ auf ½ pCt. vom Werth herabgesetzt ist.

Auch der Schiffszoll (worunter man in Hamburg Leucht-, Tonnen- und Hafengeld versteht) wurde im Jahre 1851 auf 8 Schillinge und 4 Schillinge (ungefähr eben so

Digitized by Google

viele Silbergroschen), von allen fremden und einheimischen Schiffen ermäßigt. Eigentliches Durchgangsgut ist ganz frei und darf 3 Monate in Hamburg lagern, und selbst nach dieser Zeit noch gegen 1/4 pCt. Vergütung.

Im J. 1851 war bei der Ein- und Ausfuhr der Betrag:

	Einfuhr. M.-Bco.	Ausfuhr. M.-Bco.
der zollfreien Artikel . .	121,407840	120,328740
des Durchgangsguts . .	126,828730	125,502830
der zollpflichtigen Waaren .	125,041370	92,331800
	373,277940	338,163370

Die Einnahme des Hamburger Waarenzolls betrug im Jahre 1851: 740621 M.-Bco.

In dem Voranschlag für 1853 sind Waaren- und Schiffszoll zu 840000 M.Bco. bemerkt. Davon gehen ab die Erhebungskosten mit Einschluß der Kosten des handelsstatistischen Bureaus und der Druckkosten mit 65440 M.-Bco., so daß die Reineinnahme für 1853 zu 774560 M.-Bco. veranschlagt war.

Digitized by Google

Zu Hamburgs bedeutendsten Ein- und Ausfuhrartikeln gehören in der **Einfuhr:**

Kaffee. Die Einfuhr davon betrug in den Jahren

1850:	633659 Ctr.	(oder	über	63,000000	Pfd.)
1851:	815641 „	„	„	81,000000	„
1852:	736328 „	„	„	73,000000	

Ausgeführt wurden ins Hinterland in den Jahren 1850: 641419 Ctr., 1851: 728860 Ctr., 1852: 701007 Ctr.

Etwa 5/6 kamen von der Einfuhr aus Brasilien, Westindien und Hayti, (darunter vieles für engl. Rechnung) und etwa 1/6 aus europäischen Häfen, namentlich aus Holland (Java Kaffee).

Zucker. Die Einfuhr betrug in den Jahren

1850:	573500 Ctr. (oder über 57,000000 Pfd.)
1851:	540700 „
1852:	549844 „

Der größte Theil davon bestand aus Rohzucker (meist aus Brasilien, darunter ebenfalls vieles für englische Rechnung), und etwa 1/5 aus raffinirtem Zucker aus Holland und Belgien. Hamburg hat eine bedeutende Dampf-Zuckersiederei, die stark beschäftigt ist, und eine zweite ist im Plan. (S. Seite 81 über Hamburgs Raffinerien.)

Die genaue Einfuhr war in den Jahren:

	von Rohzucker.	Raff. u. Melis.
1850:	474810 Ctr.	73087 Ctr.
1851:	388046 „	127856 „
1852:	442366 „	97095 „

Digitized by Google

	von Bastern u. Farin.	Syrup.
1850:	20606 Ctr.	42228 Ctr.
1851:	19462 „	42081 „
1852:	10383 „	49185 „

Ausgeführt wurden ins Hinterland in den Jahren

	1850. Ctr.	1851. Ctr.	1852. Ctr.
Rohzucker . . .	402545	221666	261941
Raffinade . . .	137418	113171	170421 (Raffinade und Bastern und Farin zusammen)
Bastern und Farin	11027	38746	
Syrup . . .	81794	76170	102310

Von 1825 bis 1835 wurden in Hamburg eingeführt im jährl. Durchschnitte 45,000000 Pfd. Kaffee und 88,000000 Pfd. Rohzucker. In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts (von 1763 an) bezog Hamburg seinen Hauptbedarf von Kaffee und Zucker aus französischen Häfen (nämlich 25,000000 Pfd. Kaffee und 25000 Fässer Zucker), weil Frankreich damals die ergiebigsten Colonien für diesen Artikel hatte. (Soetbeer. 1840. S. 18.)

Thee *). Die Einfuhr betrug in den Jahren

1850: 15184 Ctr.
1851: 17610 „
1852: 21114 „ in 40839 Kisten.

Wiederausfuhr in den Jahren

1850: 15799 Ctr.
1851: 12933 „
1852: 15771 „

*) In den flachen Küstengegenden von Norddeutschland, Dänemark, Holland und England, fehlt es überall an gutem Trinkwasser, daher der große weit verbreitete Verbrauch von Thee (und Kaffee).

Digitized by Google

Baumwolle. Die Einfuhr betrug in den Jahren
1850: 251422 Ctr. (in 68487 Ballen).
1851: 296701 „ (in 80989 Ballen).
1852: 367268 „ (in 110080 Ballen.)

Wiederausfuhr ins Hinterland in den Jahren
1850: 255839 Ctr.
1851: 299055 „
1852: 371579 „ in 110211 Ballen (zuzüglich Vorrath von älterem Lager).

Hamburg ist der bedeutendste deutsche Hafen für diesen Artikel, der aber mehr direct eingeführt werden sollte, denn bis jetzt wird er noch meist über England bezogen.

Im Jahre 1850 kamen nach Hamburg 28763 Ballen von Liverpool, Hull und Leith und 25392 Ballen von London.

Im Jahre 1852 kamen 55487 Ballen aus England und 35470 Ballen aus den Vereinigten Staaten, die übrigen aus verschiedenen Gegenden.

(In Triest wurden im Jahr 1852 eingeführt 111104 Ballen.)

Schaafwolle. Die Einfuhr aus dem Hinterlande (zur Wiederausfuhr) und seewärts aus Australien betrug
1850: 120135 Ctr. — 1851: 94236 Ctr.
1852: 132559 „ in 51484 Ballen.

Seide. Die Einfuhr betrug in den Jahren
1851: 1326 Ctr. (im Werth von 1,619130 M.=B.)
1852: 1877 „ „ „ „ 2,209980 „

Digitized by Google

Tabak. Davon kamen seither bedeutende Sendungen von Bremen und Holland; jetzt wird viel direct nach Hamburg gebracht.

Eingeführt wurden:

	1850.	1851.	1852.
Roher Tabak	135437 Ctr.	171356 Ctr.	212515 Ctr.
Stengel	11131 „	13954 „	24131 „
Cigarren	9008 „	12658 „	105,969000 St.

Ausgeführt wurden:

Roher Tabak u. etw. fabriz.	116069 Ctr.	135972 Ctr.	178734 Ctr.
Stengel	15429 „	16313 „	—
Cigarren	11151 „	13462 „	141,784000 St.

Hamburg sucht den Tabakshandel mehr und mehr zu heben, und besitzt bereits mehrere große Cigarrenfabriken. Die bedeutendsten Tabaksfabriken sind jedoch zu Altona. (S. Altona.)

Wein, Branntwein, Rum ꝛc. Die Einfuhr betrug:

1850:	272832	Ctr.	Wein (meist französischer).
	8042	„	Champagner.
	51684	„	Rum (aus England und den engl. Colonien).
	31986	„	Genever (aus Holland).
	9446	„	Franzbranntwein und Cognac (aus Frankreich).
1851:	258743	„	Wein.
	6991	„	Champagner.
	38193	„	Rum.
	37221	„	Genever.
	10053	„	Franzbranntwein und
	9820	„	Weingeist.

Digitized by Google

1852: 22411 Kisten und Körben Wein.
983 Fässer und 353 Kisten Esprit und Branntwein.
5009 Fässer Rum.
1553 Fässer und 2311 Kisten Cognac.
1153 Fässer und 1267 Kisten Arrac.
2422 Fässer, 14508 Kisten und 56043 Demi Genever.

Hamburg bezog aus Frankreich in den Jahren
1821: 43466 Orhoft und 26521 Kisten Wein.
1838: 27141 „ „ 9185 „ „

Deutsche Weine werden die billigen und kräftigen französische Rothweine in Norddeutschland schwerlich jemals ersetzen.

Salz. Die Einfuhr betrug in den Jahren
1850: 138609 Ctr.
1851: 150554 „
1852: 3465 Last = 40 Ctr.

Die Wiederausfuhr betrug in den Jahren
1850: 73548 Ctr.
1851: 65184 „
1852: 92602 „

Das meiste Salz kömmt von Lüneburg. Aus England kommt viel Soda (aus Kochsalz und Schwefelsäure bereitet), wovon ein großer Theil nach Böhmen geht. Im Jahre 1852 kamen:
58194 Ctr. calcinirte Soda aus England.
21522 „ cristallisirte „ „ „

Digitized by Google

Heringe. Ein bedeutender Handel findet darin in Hamburg statt, größtentheils zur Wiederausfuhr ins Hinterland.

Die Einfuhr, meist aus Schottland, betrug in den J.

1850: 118378 Ctr.
1851: 106013 Ctr.
1852: 55582 Tonnen.

Die Wiederausfuhr betrug in den Jahren

1850: 105155 Ctr.
1851: 88479 „
1852: 52755 Tonnen.

Butter. Die Einfuhr, meist aus Holstein, betrug in den J.

1850: 157809 Ctr.
1851: 161528 „
1852: 142436 „

Käse. Die Einfuhr, meist aus Holland, betrug in den J.

1850: 26421 Ctr.
1851: 28419 „
1852: 28481 „

Schlachtvieh. Die Einfuhr, meist aus Holstein, betrug

1850: 124070 Stück.
1851: 207490 „
1852: 194910 „

Fleisch. Die Einfuhr, meist aus Holstein über Altona betrug in den Jahren:

	1850.	1851.	1852.
Gesalzenes Schweinefleisch	119317 Ctr.	179407 Ctr.	112478 Ctr.
„ Ochsenfleisch .	2865 „	6540 „	10802 „
Geräuch. Ochsenfleisch . .	2053 „	1953 „	—
„ Schinken u. Speck	16524 „	13802 „	9161 „

Digitized by Google

Oelkuchen. Die Einfuhr betrug in den Jahren

1850:	130217 Ctr.
1851:	91536 "
1852:	88362 "

Amerikanische Häute. Die Einfuhr betrug in den J.

1850:	99934 Ctr.	trockene	u.	29746 Ctr.	gesalzene.
1851:	94564 "	"	"	55395 "	"
1852:	76775 "	"	"	42655 "	"

Die Einfuhr betrug	1851.	1852.
Kalbfelle . . . für	1,354500 mℬ	1,430040 mℬ
Rauhwerkfelle . . .	2,423190 "	2,789100 "
Leder (gegerbt. u. lakirtes)	1,482330 "	1,545440 "
Pferdehaare	510030 "	519920 "
Borsten	678850 "	530150 "

Thran. Die Einfuhr betrug in den Jahren

1850:	74786 Ctr.
1851:	84070 "
1852:	24030 Fässer.

Hamburg besitzt mehrere Thranbrennereien, steht aber hierin gegen Bremen und Altona zurück.

Eisen. Die Einfuhr aus England betrug in den Jahren

	1850.	1851.	1852.
Roheisen . .	176586 Ctr.	138904 Ctr.	371553 Ctr.
Schmiedeisen	251343 "	303950 "	330573 "
Stahl . . .	20287 "	19610 "	24594 "

Hamburg besitzt mehrere Eisengießereien und Maschinenfabriken.

Kupfer. Die Einfuhr betrug in den Jahren:

	1850.	1851.	1852.
Schwedisches u. chilisches	28202	28775	35990
Chilische Kupfererze .	19070	19792	22528
Australische „ .	4150	—	2897

Die Gesammt-Einfuhr von Kupfererze im Jahre 1852 betrug 40981 Ctr., darunter 7910 Ctr. schwedisches (über Lübeck). Diese Erze werden in der Godefroyschen Kupferschmelze zu Hamburg, auf der kleinen Insel Steinwörder, verarbeitet.

Die Einfuhr der australischen Kupfererze geschieht auf eigenen Godefroyschen Schiffen. Das aus diesen Werken hervorgehende Kupfer, bekannt unter dem Namen Elbkupfer (E. K. W.) wird größtentheils nach Frankreich, Holland, England, dem Zollverein und Oesterreich ausgeführt.

Zink, schlesisches. Die Einfuhr betrug in den Jahren
1850: 345994 Ctr.
1851: 250130 „
1852: 283114 „ Davon kamen 88827 Ctr. mit der Berliner Eisenbahn.

Wiederausfuhr nach England, Frankreich und den Vereinigten Staaten im J. 1852: 322050 Ctr.

Steinkohlen. Die Einfuhr aus England und Schottland betrug in den Jahren
1850: 7,580662 Ctr. in 1074 Schiffen.
1851: 7,830191 „

Digitized by Google

1852: 8,5101817 Ctr. oder 181279 Last Kohlen,
und 19093 „ Cinders.
200372

Davon kamen über Altona 56087 Last.

Unter den 1074 Kohlenschiffen im Jahre 1850 befanden sich 717 englische, 182 hannoversche, 71 hamburgische, 58 holsteinische und 46 andere deutsche.

Von diesen Steinkohlen wurden landwärts wieder ausgeführt (meist die Elbe hinauf):

1850: 4,326472 Ctr.
1851: 4,604289 „
1852: 4,497920 „

Hamburg genießt in Bezug auf englische Steinkohlen und Eisen alle Vortheile einer englischen Küstenstadt, denn die Preise derselben sind in Hamburg in gewöhnlichen Jahren eben so billig wie in England (die Seefracht kommt dabei kaum in Anschlag). Welchen Einfluß aber diese beiden wichtigen Artikel auf Dampfschifffahrt, Eisenbahnen und Fabrikthätigkeit haben, braucht nicht erst besonders hervorgehoben zu werden. Der hohe Stand der Kohlen und der Seefracht im Sommer und Herbst 1853, gehört zu den Seltenheiten, in England wie in Hamburg.

Torf. Die Einfuhr aus dem benachbarten Küstenlande betrug in den Jahren

1850: 2,605214 Ctr.
1851: 2,400732 „
1852: 2,304168 „

Guano. Die Einfuhr aus England, Peru ꝛc. betrug in den Jahren 1850: 22805 Ctr. — 1851: 93637 Ctr. 1852: 134621 Ctr.

Lumpen. Die Einfuhr aus dem Hinterlande betrug in den Jahren 1850: 117059 Ctr. — 1851: 132858 Ctr. 1852: 106828 Ctr.

Indigo. Die Einfuhr, meist aus England, betrug in den J. 1850: 14658 Ctr. — 1851: 15171 Ctr. 1852: 15706 Ctr.

Blauholz. Die Einfuhr betrug 1850: 191676 Ctr. 1851: 102443 Ctr. — 1852: 130992 Ctr.

Bau- und Stabholz. Die Einfuhr betrug in den Jahren:

	1851.	1852.
Bauholz .	1,527538 Ctr.	1,614630 Ctr.
Stabholz .	106250 „	91200 „

Getreide. Die Einfuhr betrug in den Jahren:

	1850. Ctr.	1851. Ctr.	1852. Ctr.			
Weizen . .	1,5908450	981034	831382	od.	15686	Last.
Roggen . .	384604	367262	356437	„	7129	„
Gerste . .	640015	150952	335379	„	7800	„
Hafer . . .	132499	162849	199556	„	6437	„
Erbsen, gelbe	91931	57291	117164	„	2092	„
„ grüne	—	—	13180	„	236	„
Bohnen . .	61134	26315	82090	„	1464	„

Die Gesammt-Einfuhr von Getreide- und Hülsefrüchten betrug im J. 1852: 41693 Last, im Werth von 9,781480 M.-B.

Diese Einfuhr führe ich hier blos an, um sie mit der Ausfuhr zu vergleichen. (S. weiter unten.)

Korinthen. Die Einfuhr betrug 1850: 55925 Ctr. 1851: 47340 Ctr. — 1852: 81826 Ctr.

Digitized by Google

Rosinen. Die Einfuhr betrug in den Jahren

1850:	121468 Ctr.	und	1862	Ctr.	Tafelrosinen.
1851:	59478 „	„	2017	„	„
1852:	98947 „	„	1369	„	„

Manufacturwaaren, seewärts. Die Einfuhr von England (meist für das deutsche Hinterland) betrug . . . . 29,510650 mℬ

Darunter waren:

Baumwollenwaaren für .	12,899000 mℬ
Wolle und Halbwolle für .	8,738400 „
Seide und Halbseide für .	897330 „
Leinen und Halbleinen und Segeltuch für . . .	1,837100 „
Diverse Manufakturen ohne nähere Bezeichnung, für	5,138320 „
	29,510650 mℬ

Ferner von und über Altona . .	2,574950 „
von Frankreich	466450 „

Unter letzteren waren:

Seide und Halbseide für .	210380 mℬ
Baumwollenwaaren für .	134130 „
Wolle und Halbwolle für .	31470 „
Diverse für	90470 „
	466450 mℬ

von den Niederlanden (Holland) meist Wollenwaaren	126640 „
von Belgien (meist Baumwollenwaaren und Leinen) . . .	114560 „
von Bremen meist Leinen . . .	132220 „
Zusammen seewärts	33,155110 mℬ

Digitized by Google

Manufakturwaaren, landw. Die Einfuhr aus Deutschland *) (meist zur überseeischen Ausfuhr) betrug: mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn 26,949480 m$

Darunter waren:

Wolle und Halbwolle . .	9,208480 m$	
Baumwollenwaaren . . .	7,695140 „	
Leinen	4,974230 „	
Seide und Halbseide . .	2,605240 „	
Diverse	2,466390 „	
	26,949480 m$	
über Harburg		13,734070 „
Wolle und Halbwolle . .	3,504940 m$	
Baumwolle	2,345630 „	
Leinen	1,071290 „	
Seide und Halbseide . .	5,140080 „	
Diverse	1,636130 „	
	13,734070 m$	
mit der Fahrpost		2,070920 „
Wollenwaaren	236740 m$	
Baumwolle	254930 „	
Leinen	71610 „	
Seide und Halbseide . .	1,310970 „	
Diverse	196670 „	
	2,070920 m$	
von der Oberelbe (meist Leinen) .		733020 „
von Lübeck		423970 „
meist Leinen für	286050 m$	
Wollenwaaren für .	60830 „	
	423970 m$	

*) Alles was land- und flußwärts nach Hamburg kommt, ist, mit geringer Ausnahme, aus dem deutschen Hinterlande.

Digitized by Google

vom Inland pr. Fuhr (meist Wollenwaaren)	129800 m$
mit der Altona-Kieler Eisenbahn (meist Wollenwaaren)	125640 „
u. s. w.	
Zusammen fluß- und landwärts .	44,199360 m$
und seewärts einschl. Altona .	33,155110 „
	77,354470 m$

Einfuhr von Garnen (größtentheils aus England).

Twist und Baumwollengarn. Die Einfuhr betrug
1851: 22,581920 M.-Bco.
(dem Gewichte nach 403575 Ctr.)
1852: 23,497390 M.-Bco.
(dem Gewichte nach 423315 Ctr.)

Wollengarn. Die Einfuhr betrug in den Jahren
1851: 12,253310 M.-Bco.
1852: 11,723510 „
(dem Gewichte nach im J. 1852 81621 Ctr.)

Leinengarn (Maschinengarn). Die Einfuhr betrug in den J.
1851: 6,556940 M.-Bco.
(dem Gewichte nach 65936 Ctr.)
1852: 8,256840 M.-Bco.
(dem Gewichte nach 97487 Ctr.)

Digitized by Google

Hauptartikel der Ausfuhr *).

Getreide. Hamburg ist einer der vorzüglichsten europäischen Getreidemärkte und wichtiger Stapelplatz der großen Kornvorräthe aus dem nahen Mecklenburgischen und den übrigen deutschen Ostseeländern, sogar aus Polen. Auch der Elbe herab kommt viel Getreide aus dem Magdeburgischen und der Saalgegend, zur Weiterverschiffung nach England, Frankreich, Holland ꝛc.

Die Ausfuhr bestand in den Jahren:

	1850.	1851.	1852.
	Ctr.	Ctr.	Last.
Weizen . .	1,167366	774102	10409
Gerste . .	575190	137918	5229
Roggen . .	213061	184442	2889
Hafer . .	64572	52978	4167
Erbsen . .	84377	59343	2486
Bohnen . .	59207	32103	1367
Wicken . .	47083	30268	238
Weizenmehl .	57033	43977	46319 Cr.
Roggenmehl	8057	3589	14818
Kartoffelmehl	8514	7949	3960
Schiffsbrod .	57761	72935	53100

*) Hierunter sind blos die Artikel aus dem Hinterlande verstanden, nicht die Wiederausfuhr ins Hinterland von fremden überseeischen Produkten. (S. Einfuhr.)

Digitized by Google

Hamburg besitzt 3 bedeutende Dampfmühlen (ohne die vielen Windmühlen).

Auch von Altona kommt viel Weizenmehl, und aus russischen Ostseehäfen Roggenmehl. (Von letzterem 1852 im Jahre 14558 Ctr.)

Fleisch. Die Ausfuhr betrug in den Jahren:

	1851.	1852.
Gesalzenes Schweinefleisch	179407 Ctr.	113145 Ctr.
„ Ochsenfleisch .	6540 „	11928 „
Ger. Schinken und Speck	13802 „	9651 „
Geräuchertes Ochsenfleisch	1953 „	2531 „
Frisches Fleisch . . .	22917 „	7163 „

Ein englisches Haus (Webb u. Comp.) hat in Hamburg, in der Vorstadt St. Pauli, ein großes Schlachthaus (mit Einsalzerei) errichtet. In der Regel werden daselbst wöchentlich an 2000 Schweine geschlachtet. Im April 1851 ließ dieses Haus 700 Schweine auf der Eisenbahn aus Galizien kommen. Auch im Laufe des Jahrs 1853 kamen viele Schweine aus Ungarn nach Hamburg. Berühmt ist das Hamburger **Rauchfleisch** (Ochsenfleisch).

Schlachtvieh. Die Hauptausfuhr ist nach England. In der guten Jahreszeit geht von Hamburg jede Woche ein Dampfschiff mit Vieh nach England (Hull und London) ab.

Ausgeführt wurden in den Jahren 1850: 63517 Stück. — 1851: 139268 Stück und 1852: 113110 Stück.

Digitized by Google

Das Mastvieh kommt meist aus dem nahen Holsteinischen und ist von ausgezeichneter Güte.

Eingeführt wurden in Hamburg in den Jahren
1851: 207490 Stück,
1852: 194910 Stück, worunter vieles zum eigenen Verbrauch in Hamburg verblieb. (S. vorher S. 95.)

Im Jahre 1852 wurden auch von Hamburg ausgeführt: 27 Schafe nach Australien (Adelaide), 120 Schafe nach Brasilien (Rio Grandedo Sul) zur Veredlung der dortigen Schafzucht, und 5389 Pferde nach dem südlichen Deutschland und Frankreich.

Oelkuchen. Die Ausfuhr, meist nach England, betrug
1850: 133074 Ctr.
1851: 102813 „
1852: 137069 „

Butter- und Käse. Die Butter kommt meist aus dem Holsteinischen, Käse aus Holland.

Die Ausfuhr betrug in den Jahren

	1850.	1851.	1852.
Butter .	107767 Ctr.	114627 Ctr.	97720 Ctr.
Käse . .	15685 „	16946 „	30688 „

wovon etwa ²/₃ nach England und ¹/₃ nach Spanien, Portugal und Canada gingen.

Schafwolle. Die Ausfuhr meist nach England betrug 1850: 117310 Ctr. — 1851: 83284 Ctr. und 1852: 146672 „

Die Ausfuhr deutscher Schafwolle nach England hat gegen frühere Jahre bedeutend abgenommen

Digitized by Google

(besonders in den ordinären und mittleren Sorten), wegen der großen Concurrenz der Australischen Wolle. Letztere wird sogar jetzt von den Leingarnfabriken in Sachsen und Schlesien aus England über Hamburg bezogen.

Es soll nun ein Wollmarkt in Hamburg errichtet werden, wozu sich diese Stadt als Hauptausfuhrhafen für den deutschen Norden und mitten zwischen Ländern gelegen, die als Ackerbau- und Viehzucht treibend sehr viel Wolle produziren, besonders eignet.

Leinen. Auch die Ausfuhr deutscher Leinen ist bei weitem nicht mehr das, was sie früher war; doch hat sie im Jahre 1852 wieder zugenommen. Die Continentalsperre hat dieser Ausfuhr einen bedeutenden Stoß gegeben, und die Engländer genöthigt, dieser Fabrikation ihre besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, so daß jetzt die englische, schottische und namentlich die irländische Leinwand die deutsche in den überseeischen Ländern vielfach verdrängt hat.

Die Hauptausfuhr deutscher Leinen geht noch nach Brasilien, Merico und den Westindischen Inseln Cuba, Portorico und St. Thomas. (Siehe neben Manufakturwaaren.)

Lumpen. Die Ausfuhr betrug in den Jahren

1850: 159291 Ctr.
1851: 127731 „

Digitized by Google

1852: 131464 Ctr. Davon gingen:
96883 Ctr. nach England.
16896 „ in die Ver. Staaten.
S. vorher Einfuhr aus dem Hinterlande.

Zink, schlesisches. Die Ausfuhr betrug in den Jahren
1850: 366936 Ctr.
1851: 237786 „
1852: 322051 „ meist nach England, Frankreich und den Vereinigten Staaten.

Zinkbleche. Die Ausfuhr betrug im J. 1852: 15609 Ctr.

Bauholz. Die Ausfuhr betrug in den Jahren
1850: 636195 Ctr.
1851: 804154 „
1852: 1,057439 „

Stabholz. Die Ausfuhr betrug in den Jahren
1850: 58744 Ctr.
1851: 53425 „
1852: 58032 „

Das Bau- und Stabholz geht meist nach der Niederelbe; dann auch nach England und Spanien ꝛc.

Manufakturwaaren. Die Ausfuhr (aus dem deutschen Hinterlande und einiges aus der Schweiz) betrug in den Jahren:

	1850.	1851.	1852.
	mk.	mk.	mk.
Wolle- u. Halbwollewaaren	15,881610	18,691410	17,491770
Baumwolle u. Halbbaumw.	16,043490	20,606130	21,748310
Leinen- u. Halbleinenwaar.	8,026660	8,972540	9,474770
Seide- u. Halbseidewaaren	5,606410	6,411350	6,761250

Digitized by Google

In vielen Seiden- und Wollenwaaren, so wie in gemischten Seide-, Wollen- und Baumwollenartikeln, hat in neuerer Zeit der deutsche Handel in mehreren überseeischen Ländern, namentlich in Chili, den französischen fast ganz verdrängt. Auch die Leinen-Ausfuhr hat wieder zugenommen. (S. vorher S. 106.)

Modewaaren. Die Ausfuhr betrug in den Jahren

1850:	14,287950	M.-Bco.
1851:	12,311250	„
1852:	14,743920	„

Feine Eisen- und Stahlwaaren. Die Ausfuhr betrug

1850:	2,430530	M.-Bco.
1851:	3,479440	„
1852:	3,932150	„

Grobe Eisenwaaren. Die Ausfuhr betrug

1851:	442210	M.-Bco.
1852:	1,102550	„

Maschinen. Die Ausfuhr betrug

1850:	1,143230	M.-Bco.
1851:	1,758010	„
1852:	2,701670	„

Glaswaaren. Die Ausfuhr betrug

	1851.	1852.
Hohlglas .	2,121330 M.-Bco.	2,072560 M.-Bco.
Fensterglas	171520 „	246490 „
Spiegel .	163420 „	264490 „

Digitized by Google

Demnach hat Deutschland über Hamburg verschickt, größtentheils nach überseeischen Ländern, in den Jahren:

	1851.	1852.
Manufaktur- u. Modewaaren	66,992680 M.-Bco.	70,220020 M.-Bco
Eisen- u. Stahlwaaren und Maschinen	5,679660 „	6,736370 „
Glaswaaren	2,456270 „	2,583540 „
Zusammen	75,128610 M.-Bco.	79,539930 M.-Bco.

ohne die übrigen Industrie-Erzeugnisse, was einen erfreulichen Beweis für die Ausbreitung des deutschen Exportgeschäfts liefert.

Davon ging das Meiste nach Südamerika (West- und Ostküste), nach Westindien (Cuba, St. Thomas), nach Mittelamerika (Mexico, Venezuela), nach den Vereinigten Staaten und nach England.

Porzellan- u. Steingut. Die Ausfuhr betrug
1851: 909330 M.-Bco.
1852: 1,007670 „

Feine Holzwaaren. Die Ausfuhr betrug
1851: 924850 M.-Bco.
1852: 1,030050 „

Möbel. Die Ausfuhr, meist aus Hamburg und Berlin, betrug in den Jahren 1851: 808700 M.-Bco.
1852: 1,156030 M.-Bco.

Fortepianos und Fournituren. Die Ausfuhr betrug
1851: 508070 M.-Bco.
1852: 758440 „

Wagen (Kutschen). Die Ausfuhr betrug
1851: 237960 M.-Bco.
1852: 234860 „

Hamburg besitzt mehrere Möbel- und Pianofortefabriken, die meist für überseeische Länder arbeiten, und

Digitized by Google

sich durch ihre schöne und geschmackvollen Arbeiten auszeichnen. Eben so werden in Hamburg elegante Stadtwagen verfertigt.

Ferner findet man hier vortreffliche Färbereien und Druckereien, Fischbein- und Stockfabriken 2c.

Taschenuhren (meist Schweizer). Davon gehen jährlich beträchtliche Sendungen über Hamburg nach Amerika nnd China.

Im Jahre 1851 wurden ausgeführt für: 197300 M.-Bco. (Einfuhr für 667800 M.-Bco.)

Im Jahre 1852 wurden ausgeführt für: 254320 M.-Bco. (Einfuhr für 906000 M.-Bco.)

Wand- und Tafeluhren. Die Ausfuhr betrug in den J.

1851: 154470 M.-Bco.
1852: 151340 „

Die Einfuhr betrug

1851: 246110 M.-Bco.
1852: 213610 „

Kurze Waaren und andere industrielle Artikel.

Die Ausfuhr betrug

1850: 4,819230 M.-Bco.
1851: 6,234090 „
1852: 4,853500 „

Bei der Ausfuhr kommen zuweilen, im Vergleich zur Einfuhr, große Verschiedenheiten vor, die dadurch erklärt werden, daß mehreres in Hamburg verbleibt, anderes auf Lager kommt und ins nächstfolgende Jahr übergeht. Namentlich gilt solches von Gütern, die im Spätjahr eintreffen.

Digitized by Google

Nach See und Land eingetheilt bildete Hamburgs Ein- und Ausfuhr in den J. 1846 bis 1852 folgende Summen:

Einfuhr.

	1846.	1847.	1848.	1849.
	M.-Bco. *)	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.
Seewärts . . .	176,597100	193,669990	139,880740	169,532580
Land- u. Flußwärts	105,068630	108,070780	105,261210	124,294060
Zusammen .	281,665730	301,740770	245,141950	293,826640
Darunter Altona	14,619530	17,927880	12,712100	26,934580

	1850.	1851.	1852.
	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.
Seewärts	210,263850	212,633710	236,192830
Land- und Flußwärts .	142,872220	160,644230	155,835990
Zusammen . .	353,136070	373,277940	392,028820
Darunter Altona . .	37,058130	34,978150	42,365870

Ausfuhr.

	1846.	1847.	1848.	1849.
	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.
Seewärts . . .	99,392060	113,745500	99,838170	106,012310
Land- u. Flußwärts	177,000000	182,631150	115,741800	163,420720
Zusammen .	276,392060	296,376650	215,579970	269,433030
Darunter Altona	19,384160	19,303660	21,214500	28,698600

	1850.	1851.	1852.
	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.
Seewärts	125,199200	136,785230	161,705520
Land- und Flußwärts	188,630050	201,378140	210,789930
Zusammen . .	313,829250	338,163370	372,495450
Darunter Altona . .	32,945710	37,290310	36,694380

*) Die Hamburger Banco-Mark ist ungefähr 15½ Silbergroschen oder 53½ Kreuzer rheinisch.
Die Courant-Mark gleich 12½ Sgr. od. ca. 43½ Kr. (wie in Lübeck).

BIBL. UNIV.

Gesammt-Ein- und Ausfuhr (einschließlich Altona).

	1846.	1847.	1848.	1849.
	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.
Seewärts . . .	275,989160	307,415490	239,718910	275,544890
Land- u Flußwärts	282,068630	290,711930	221,003010	287,714780
Zusammen .	558,057790	598,107420	460,721920	563,259670
Darunter Altona	34,003690	37,231540	33,926600	55,633180

	1850.	1851.	1852.
	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.
Seewärts	335,463050	349,418940	397,898350
Land- und Flußwärts .	331,502270	362,022370	366,625920
Zusammen .	666,965320	711,441310	764,524270
Darunter Altona . .	70,003840	72,268460	79,060250

Die Steigerung im Gesammtverkehr gegen den Durchschnitt der Vorjahre 1848 bis 1851 war im Jahre 1852: seewärts 33 pCt. und Land- und Flußwärts (Binnenland) 22 pCt.

Die größte Steigerung zeigte sich bei der Ausfuhr seewärts, nämlich 38 pCt.

Specieller Ueberblick von 1849 bis 1852.

Einfuhr Land- und Flußwärts.

	1849.	1850.	1851.	1852.
	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.	M.-Bco.
mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn	39,573130	46,477430	54,655250	60,774440
landwärts pr. Fuhr und pr. Post . .	28,749590	35,883490	52,652100	39,542120
von Harburg . .	25,130140	29,036180	29,468840	28,039420
von der Oberelbe .	22,123920	22,347530	15,200360	17,224890
von der Niederelbe	1,980000	2,164510	2,659000	3,002600
von Lüneburg . .	381070	542090	324900	318430
von Lübeck pr. Fuhr u. pr. Stecknitz Can.	5,125150	5,433820	4,274490	5,225050
v. Schlesw.-Holstein pr. Eisenbahn .	1,231060	987170	1,409290	1,709040
	124,294060	142,872220	160,644230	155,835990

Digitized by Google

Ausfuhr land- und flußwärts.

	1849. M.-Bco.	1850. M.-Bco.	1851. M.-Bco.	1852. M.-Bco.
mit d. Berlin-Hamburger Eisenbahn	64,508430	77,021980	81,994860	88,254890
landwärts pr. Fuhr und pr. Post . .	17,089220	31,795870	44,920680	47,217800
nach Harburg . .	29,506970	26,374460	25,810220	23,993880
nach der Oberelbe .	23,958500	24,977110	22,058750	24,256120
nach der Niederelbe	2,880120	3,605530	3,106140	4,107750
nach Lüneburg . .	1,221590	1,035710	916410	1,027690
nach Lübeck pr. Fuhr und pr. Stecknitz	18,272470	18,403300	13,882180	13,535640
n. Schlesw.-Holstein p. Eisenb. (oh. Altona)	5,983420	5,416090	8,688900	8,396160
	163,420720	188,630050	201,378140	210,789930

Nach der Verschiedenheit der Waaren stellte sich die Ein- und Ausfuhr Hamburgs in den Jahren 1849 bis 1852 wie folgt:

Einfuhr

	1849. M.-Bc.	pCt.	1850. M.-Bc.	pCt.	1851. M.-Bc.	pCt.
Verzehrungsgegenst.	75,677750	26	83,560320	24	87,208620	24
Bau- u. Brennmater.	6,233140	2	7,974600	2	8,271000	2
andre Rohstoffe- u. Halbfabrikate .	103,839370	36	123,132320	35	120,369090	32
Manufakturwaaren und Leinen . .	62,792120	21	74,104550	21	78,773200	21
Kunst- u. Industrieerzeugnisse . .	21,145800	7	28,394370	8	34,825000	9
Gemünztes u. ungem. Silber und Gold	24,138460	8	35,969910	10	43,831030	12
	293,826640	100	353,136070	100	373,277940	100

Einfuhr im Jahre 1852.

	M.=Bco.	pCt.	Davon kamen landwärts:	
Verzehrungsgegenstände . .	87,246620	22	23,214230	M.=Bco.
Bau= und Brennmaterial .	8,739520	2	4,033360	„
a. Rohstoffe u. Halbfabrikate	136,661640	35	35,960000	„
Manufakturwaaren u. Leinen	77,914600	20	44,473430	„
Kunst= u. Industrieerzeugnisse	36,313910	9	22,185340	„
Gem. u. ungem. Gold u. Silb.	45,152530	12	25,969630	„
	392,028820	100	155,835990	M.=Bco.

Ausfuhr.

	1849. M.=Bc.	pCt.	1850. M.=Bc.	pCt.	1851. M.=Bc.	pCt.
Verzehrungsgegenst.	65,836140	24	74,549750	24	74,301810	22
Bau= u. Brennmater.	2,739620	1	4,326330	1	4,858180	1
andere Rohstoffe und Halbfabrikate .	103,556590	38	119,809550	38	115,328800	34
Manufakturwaaren und Leinen . .	53,588840	20	61,452360	20	67,748510	20
Kunst= u. Industrie=erzeugnisse . . .	20,588500	8	25,467230	8	33,325960	10
Gemünztes u. ungem. Gold und Silber	23,123340	9	28,134030	9	42,600110	13
	269,443030	100	313,829250	100	338,163370	100
Mehreinfuhr gegen Ausfuhr . . .	24,383610		39,306820		35,114570	

Ausfuhr im Jahre 1852.

	M.=Bco.	pCt.	Davon gingen landwärts:	
Verzehrungsgegenstände . .	77,327710	21	41,234350	M.=Bco.
Bau= und Brennmaterial .	5,302640	1	3,826650	„
a. Rohstoffe u. Halbfabrikate	137,315590	37	82,201900	„
Manufakturwaaren u. Leinen	71,225630	19	33,056070	„
Kunst= u. Industrieerzeugnisse	36,677280	10	13,869060	„
Gem. u. ungem. Gold u. Silb.	44,646600	12	36,601900	„
	372,495450	100	210,789930	M.=Bco.
Mehreinfuhr gegen Ausfuhr	19,533370			

Digitized by Google

Gegen die mittlere Zahl aus den Jahren 1846 bis 1849 ergab sich im Jahr 1850 eine Zunahme bei der Einfuhr von 26 pCt., bei der Ausfuhr von 19 pCt.; dem Werthe nach 121,926129 M.-Bco., dem Gewichte nach 9,524085 Ctr.

Das Gewicht der Güter betrug:

	1850.	1851.	1852.
in der Einfuhr .	25,786481 Ctr.	26,398182 Ctr.	29,033628 Ctr.
in der Ausfuhr .	17,022072 „	16,325437 „	18,512750 „
	42,808553 Ctr.	42,723619 Ctr.	47,546378 Ctr.

Davon kamen im Jahre 1852:

auf die Einfuhr seewärts . . .	17,162748 Ctr.	
„ „ „ land- u. flußwärts	11,870880 „	
		29,033628 Ctr.
auf die Ausfuhr seewärts . . .	6,890412 Ctr.	
„ „ „ land- u. flußwärts	11,622338 „	
		18,512750 „
		47,546378 Ctr.

Gesammtverkehr seewärts . . .	24,053160 Ctr.
„ land- u. flußwärts	23,493218 „
	47,546378 Ctr.

Nach dieser Aufstellung ging, dem Gewichte nach, fast eben so viel land- und flußwärts als seewärts.

Digitized by Google

Seeversicherungen.

Die außerordentliche Zunahme des Hamburger Seehandels zeigt sich auch in den abgeschlossenen Seeversicherungen, die sich in den letzten 30 Jahren um 250 bis 275 pCt. vermehrt haben.

Die Summe dieser Seeversicherungen in Hamburg (bei Gesellschaften, Privaten und Agenten auswärtiger Compagnien), betrug durchschnittlich von

1816—1823	132,274000 mk	Durchschn.-Prämie	$2\frac{9}{16}$ pCt.
1824—1831	142,697000 „	„ „	$2\frac{13}{16}$ „
1832—1839	212,012000 „	„ „	$1\frac{17}{32}$ „
1840—1747	291,664000 „	„ „	$1\frac{15}{32}$ „
im J. 1848	249,793500 „	„ „	$2\frac{1}{16}$ „
„ 1849	281,000000 „	„ „	$1\frac{1}{2}$ „
„ 1850	312,000000 „	„ „	$1\frac{1}{2}$ „
„ 1851	316,826500 „	„ „	$1\frac{1}{2}$ „

Ohne die Privat-Versicherer und Agenten auswärtiger Gesellschaften, wurden bei 22 Gesellschaften versichert in den Jahren:

Digitized by

1849	für	258,247200	M.-Bc.	Durchschn.-	Prämie	$1_{,58}$	pCt.
1850	„	278,156600	„	„	„	$1_{,50}$	„
1851	„	278,916500	„	„	„	$1_{,50}$	„
1852	„	288,311500	„	„	„	$1_{,49}$	„

(Siehe Tabellarische Uebersichten des handelsstatistischen Bureaus in Hamburg für 1852. S. 118.)

Außer den Einheimischen (Deutschen) lassen auch häufig Engländer, Amerikaner, Dänen, Schweden ꝛc. ihr Gut in Hamburg versichern, wegen der Billigkeit der Assecuranz-Prämien sowohl, als wegen der Leichtigkeit der Zahlungsmittel durch Hülfe trefflicher Handelsgerichte und solidarischen Vertretung der Hamburger Versicherungsgesellschaften.

Digitized by Google

Hamburgs Seeschifffahrt.

Die Zahl der in Hamburg angekommenen und abgegangenen Seeschiffe hat in den letzten 10 Jahren mit der Zahl der Güter zugenommen. (Die Jahre 1848/9 waren Ausnahmsjahre, in Folge der kriegerischen Verhältnisse mit Dänemark.)

Hamburgs größter Verkehr ist, wie bereits bemerkt, mit England, und meist in Englischen und Hamburgischen Schiffen. (Man zählt in Hamburg beständig zwischen 700- und 800 englischen Matrosen auf anwesenden Schiffen.)

Die Gesammtzahl der in Hamburg im Jahre 1851 eingelaufenen englischen Schiffe (aus England und andern Ländern kommend) betrug 1232 Schiffe von 120225 Hamburger Last oder 360675 englische Tonnen und 15062 Mann Besatzung.

Im Jahre 1852 betrug diese Zahl der eingelaufenen englischen Schiffe: 1440 Schiffe von 139732 Hamb. Last oder 419196 Tonnen und 17554 Mann Besatzung, darunter 985 Steinkohlenschiffe und 46 leere.

Digitized by Google

Die Zahl der im Jahre 1851 von Hamburg abgegangenen englischen Schiffe, mit Ladung und in Ballast (unter letzteren sind viel leere zurückkehrende Steinkohlenschiffe), betrug 1231 Schiffe von 120212 Last oder 360636 Tonnen, und 15068 Mann Besatzung.

Die Zahl der im J. 1852 von Hamburg abgegangenen englischen Schiffe betrug: 1440 Schiffe von 139688 Last und 17560 Mann Besatzung, darunter 823 leere Schiffe (Steinkohlenschiffe).

Die englischen Schiffe bilden sonach in der Tonnenzahl fast die Hälfte von Hamburgs ganzer Seeschifffahrt, und mit den Hamburger Schiffen fast ³/₄.

Nach überseeischen Ländern war Hamburgs stärkster Schifffahrtsverkehr in den Jahren 1851 und 1852 mit Südamerika, West- und Ostküste (nämlich Chili, Brasilien und La Plata Staaten); mit Westindien (Cuba, Haiti, Portorico, St. Thomas), Venezuela und Mexicanische Küste; mit den Vereinigten Staaten und Britisch-Nordamerika; mit Californien und Australien, und mit China und Ostindien.

Digitized by Google

Uebersicht

der in Hamburg ein- und ausgelaufenen Seeschiffe, in den Jahren 1850, 1851 und 1852, nach einzelnen Ländern.

Es kamen an:

a) von transatlantischen Ländern:

	1850.	1851.	1852.
von Australien	1	1	4
„ China	— (?)	10	16
„ Ostindien und Java	32	15	30
„ Afrika's Ostküste	—	1	3
„ der Capstadt	1	1	—
„ Afrika's Westküste	6	10	9
„ Madeira	4	4	3
„ den Canarische Inseln	7	—	1
„ Azoren	3	—	1
„ Amerikas Westküste u. Südsee	14	20	31
„ Buen.-Ayres und Montevid.	12	7	9
„ Brasilien	108	133	119
„ Venezuela	19	33	31
„ Neu-Granada	1	3	3
„ Portorico, St. Thomas und St. Croix	16	13	16
„ Brit. Westindien	1	3	3
„ Mexikos Ostküste	8	12	13
„ Haiti	43	38	47
„ Cuba	69	64	69
„ den Vereinigten Staaten	60	50	69
„ Grönland	3	3	3
	408	421	480

Digitized by Google

b) von europäischen Ländern:

	1850.	1851.	1852.	
von Großbritanien u. Irland	847	833	935	(darunter 18 leer)
" do. mit Steinkohlen	1074	1000	985	
" Holland	307	346	350	(darunter 7 leer)
" Belgien	76	85	102	" 3 "
" Frankreich, am atl. Ozean	129	140	106	" 2 "
" " am mittl. Meer	28	25	35	
" Portugal	37	26	39	
" Spanien, am atl. Ozean	11	13	16	
" " am mittl. Meer	27	22	22	
" Sizilien und Neapel . .	40	48	40	
" Triest und Venedig . .	18	14	10	
" Jon. Inseln, Griechenland und schwarze Meer .	14	8	13	
" Türkei und Egypten . .	28	13	23	
" Sardinien	7	6	4	
" Livorno	8	7	9	
" Bremen und Weser . .	385	442	459	(darunter 33 leer)
" Ostfriesland	183 (Ostfriesland und Oldenburg)	235 (Ostfriesland und Oldenburg)	236	" 13 "
" Oldenburg			22	" 12 "
" Holstein, Schleswig und Dänemark	100	72	93	
" Lübeck	—	—	2	
" Mecklenburg	4	2	9	
" Preußen	18	42	18	
" ruſſ. Häfen am schw. Meer	—	—	8	
" Rußland	15	16	12	
" Archangel	5	8	14	
" Schweden	10	16	15	
" Norwegen	—	13	30	
" Niederelbe	315 (Niederelbe und Helgoland)	316 (Niederelbe und Helgoland)	317	
" Helgoland			36	
	3686	3748	3960	einschl. Dmpfsch.
Gesammtzahl .	4094	4169	4440	

Es gingen ab:

a) nach transatlantischen Ländern:

	1850.	1851.	1852.
nach Australien	4	5	8
„ China	—(?)	—(?)	7
„ Ostindien, Java und Inseln	21	18	12
„ Afrika's Ostküste	5	5	4
„ Capstadt	—	1	2
„ Afrika's Westküste	5	9	5
„ Cap Verd	4	2	1
„ Madeira	1	1	2
„ den Canarischen Inseln . .	7	2	—
„ Azoren	2	1	1
„ Kamschatka	—	—	4
„ Amerika's Westküste und Südsee	62	50	56
„ Russ. Nordamerika . . .	—	—	1
„ Californien	—(?)	—(?)	11
„ Buen.-Ayres und Montevid.	25	31	38
„ Brasilien	66	78	83
„ Niederl. Guyana	1	—	—
„ Venezuela	10	27	28
„ Neu-Granada	—	—	1
„ Brit. Westindien	3	3	4
„ Honduras	3	—	—
„ Portorico, St. Thomas und St. Croix	25	25	31
„ Curaçao u. St. Barthelemy	2	2	2
„ Haiti	11	13	9
„ Cuba	23	21	22
„ Mexico's Ostküste	13	16	13
„ den Vereinigten Staaten .	43	57	88
„ Brit. Nordamerika	37	35	53
„ Grönland	3	3	3
	376	405	489

Es gingen ab:

b) nach europäischen Ländern:

	1850.	1851.	1852.	
nach Großbrittannien und Irland	1757	1658	823	beladen.
			999	leer.
„ Holland	189	163	177	(darunter 44 leer)
„ Belgien	8	11	17	
„ Frankreich	103	82	87	„ 5 „
„ „ am mittl. Meer	14	8	—(?)	
„ Portugal	19	26	25	„ 9 „
„ Spanien	50	55	55	„ 18 „
„ „ am mittl. Meer	3	7	—	„ 2 „
„ Gibraltar	—	1	—	
„ Sizilien und Neapel	4	4	7	(darunter 2 leer)
„ Triest und Venedig	13	9	22	
„ Livorno, Genua und Kirchenstaat	1	3	2	
„ Türkei und Egypten	2	1	—	
„ Odessa	—	1	2	
„ Russischen Ostseehäfen	48	35	53	(darunter 15 leer)
„ d. weiß. Meer (Archangel)	15	28	51	„ 45 „
„ Schweden	54	48	42	„ 19 „
„ Norwegen	56	78	115	„ 42 „
„ Island	—	—	1	
„ Niederelbe	442	522	520	„ 505 „
„ Helgoland			36	„ 2 „
„ Bremen und Weser	310	332	385	„ 72 „
„ Ostfriesland	270	351	276	„ 175 „
„ Oldenburg			75	„ 23 „
„ Holstein	261	191	63	„ 57 „
„ Schleswig			57	„ 51 „
„ Dänemark			32	„ 23 „
„ Preußen	101	101	62	„ 10 „
„ Mecklenburg	16	8	7	„ 4 „
„ Lübeck	2	1	—	
	3738	3724	3991	
Gesammtzahl	4114	4129	4480	

Digitized by Google

In den 8 vorhergehenden Jahren war der Verkehr mit transatlantischen Ländern wie folgt:

Zahl der eingelaufenen Segelschiffe:

	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849
aus Ostindien u. China	12	18	25	22	24	24	19	25
von d. Afrik. Westküste	1	3	5	10	11	11	11	9
von d. Amerikan. Westküste u. der Südsee	9	16	9	19	21	18	14	5
von Venezuela . . .	16	20	19	20	18	22	19	13
„ Haiti	26	19	31	38	31	33	26	30
„ Cuba	84	97	63	48	68	63	64	41
„ den Ver. Staaten	56	62	59	67	33	38	36	34
aus Brasilien . . .	117	112	94	130	105	104	111	74

Zahl der ausgelaufenen Segelschiffe:

	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849
nach Ostindien u. China	13	12	20	17	20	23	12	13
„ d. Afrik. Westküste	2	6	10	11	12	18	6	8
„ d. Amerik. Westküste und Südsee .	23	20	24	25	22	19	21	26
nach Venezuela . .	11	14	17	19	14	14	12	13
„ Haiti	7	10	17	8	14	23	7	9
„ Cuba	35	47	29	27	33	33	19	20
„ d. Ver. Staaten	29	60	42	34	38	50	49	33
„ Brasilien . .	57	39	45	54	48	51	47	38

Die Gesammtzahl der in den letzten 12 Jahren in Hamburg angekommenen Seeschiffe und deren Tragkraft und Bemannung, stellt sich folgendermaßen heraus:

			Darunter waren beladen:		
	Segelsch.	Tragfähigkeit. Last à 6000 Pfd.	Segelsch.	Lastzahl.	Mannschaft der beladenen und leeren.
1841	3194	165246	2890	156293	23681
1842	2330	173588	3101	166850	24822
1843	3538	177983	3409	173055	25701
1844	3260	161434	3066	154483	22770

Digitized by Google

			Darunter waren beladen:		
	Segelsch.	Tragfähigkeit. Last à 6000 Pfd.	Segelsch.	Lastzahl.	Mannschaft der beladenen und leeren.
1845	3990	194808	3682	187677	27008
1846	3779	186021	3453	177554	26122
1847	4178	210630	3871	202496	29407
1848	3304	197878	3005	186538	25680
1849	3459	188094	3164	177782	24692
1850	4094	243533	3738	230667	33168
1851	4169	248179	3803	235950	34266
1852	4440	280565	4037	262050	37787

Zu Ende des 18. und Anfang des gegenwärtigen Jahrhunderts war die Zahl der in Hamburg angekommenen Seeschiffe (nach Soetbeer, 1840, S. 17) wie folgt:

im Jahre 1791	. . 1504	Schiffe.
1792	. . 1700	„
1793	. . 1455	„
1794	. . 1820	„
1795	. . 2107	„
1796	. . 1919	„
1797	. . 1869	„
1798	. . 1901	„
1799	. . 1960	„
1800	. . 1895	„
1801	. . 2177	„
1802	. . 2108	„

Ferner in den Jahren 1825 bis 1840 2327 bis 2937 Schiffe jährlich (darunter im Jahre 1836 2497 Schiffe von 110408 Last).

Nach Ländern vertheilt kamen von diesen eingelaufenen Schiffen:

aus Europa u. der Levante.			von transatl. Plätzen.		Zus.
Jahr	Schiffe.	Last.	Schiffe.	Last.	Schiffe.
1841	2828	129966	366	35280	3194
1842	2958	136168	372	37420	3330
1843	3141	137153	397	40830	3538
1844	2915	126249	345	35184	3260

Digitized by Google

	aus Europa u. der Levante.		von transatl. Plätzen.		Zus.
Jahr	Schiffe.	Last.	Schiffe.	Last.	Schiffe.
1845	3579	152673	411	42135	3990
1846	3432	151436	347	34584	3779
1847	3821	173770	357	36860	4178
1848	2962	162563	342	35206	3304
1849	3191	160210	268*)	27884	3459
1850	3686	202829	409	40703	4084
1851	3748	206376	421	41803	4169
1852	3960	230645	480	49920	4440

Recapitulation

der in den Jahren 1850 bis 1852 in Hamburg angekommenen und von dort abgegangenen Seeschiffe.

Angekommen von transatlantischen Häfen:

1850.			1851.			1852.		
Schiffe	Last.	Mann.	Sch.	Last.	Mann.	Sch.	Last.	Mann.
408	40703	4878	421	41803	5000	480	49920	5764

Angekommen von europäischen Häfen:

bel.	3330	189964	28290	3382	194147	29266	3557	212130	26656
leere	356	12865		366	12229		403	18515	2367

Die **Gesammtzahl** der von den transatlantischen und europäischen Häfen **angekommenen** Schiffe betrug in den Jahren

1850: 4094 Schiffe mit 243532 Last und 33168 Mann.
1851: 4169 „ „ 248179 „ „ 34266 „
1852: 4440 „ „ 280565 „ „ 37787 „

---

*) In dem Kriegsjahre 1849 hielten die Dänen die Elbe blokirt, daher die bedeutende Abnahme.

Digitized by Google

Abgegangen nach transatlantischen Häfen:

1850. Schiffe.	Last.	Mann.	1851. Sch.	Last.	Mann.	1852. Schiffe.	Last.	Mann.
354	33392	4351	405	39452	4705	475 b., in Ballast 14	50342	5759

Abgegangen nach europäischen Häfen:

1850. Schiffe.	Last.	Mann.	1851. Sch.	Last.	Mann.	1852. Schiffe.	Last.	Mann.
1970 bel.	115277	28774	3724	208260	29458	1855 b.	122328	19552
1790 leer	94393					2136 l. u. in Ballast.	109058	12662

Die **Gesammtzahl** der nach den transatlantischen und europäischen Häfen **abgegangenen** Schiffe betrug in den Jahren

1850:	4114	Schiffe	mit	243062	Last	und	33125	Mann.
1851:	4129	„	„	247712	„	„	34163	„
1852:	4480	„	„	287128	„	„	37973	„

Gesammtbewegung der Hamburger Seeschifffahrt (ohne Fischerboote) im Jahre 1852:

angekommen	4440	Schiffe.	280515	Last.	37787	Mannschaft.
abgegangen	4480	„	281728	„	37973	„
	8920	Schiffe.	562243	Last.	75760	Mannschaft.

ob. 1,686729 engl. Tonnen zu 20 Ctr.

Die Zahl der in Hamburg eingelaufenen **Fischer**fahrzeuge aus See, belief sich in den Jahren

1849	auf	963	Schiffe	von	5374	Last.
1850	„	819	„	„	4454	„
1851	„	1109	„	„	5970	„
1852	„	991	„	„	5566	„

Die Zahl der **Fluß**fahrzeuge, die in den Jahren 1850 bis 1852 in Hamburg ankamen, war wie folgt:

	1850. Schiffe.	Last.	1851. Schiffe.	Last.	1852. Schiffe.	Last.
von der Oberelbe	4246	105230	3814	93125	4586	121209
„ „ Niederelbe	50571	329619	53676	353680	57419	376438
Zusammen .	54817	434849	57490	446805	62005	497647

Digitized by Google

Daraus geht hervor, wie viel bedeutender die Flußschifffahrt auf der Niederelbe gegen die der Oberelbe ist. Die Zahl der Oberelbschiffe hatte im Jahre 1851 sehr abgenommen, im Jahre 1852 aber wieder zugenommen.

Folgendes ist die Zahl aller in Hamburg eingelaufenen See- und Flußfahrzeuge.

	1850.		1851.		1852.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
Seeschiffe	4094	243532	4169	248179	4440	280565
Fischerfahrz. aus See	819	4454	1109	5970	991	5566
Flußfahrzeuge v. der Niederelbe	50571	329619	53676	353680	57419	376438
ditto Oberelbe	4246	105230	3814	93125	4586	121209
Zusammen .	59730	682835	62768	700954	67436	783778

Ueberblick

der zu Hamburg, Altona u. Harburg*) angekommenen Seeschiffe im Jahre 1852, nach Lasten von 4000 Pfd.

mit Ladung von	1851. Sch.	1851. Last.	1852. Sch.	1852. Last.
transatlant. Häfen zu Hamburg	421	62704½	480	74880
" " " Altona .	41	6188	54	6599
" " " Harburg .	—	—	1	128
	462	68892½	535	81607
	(15,3 pCt.)		(15,7 pCt.)	
Europa u. d. Levante zu Hamburg	3382	291220½	3557	318195
" " " Altona .	1488	52930	1439	50758
" " " Harburg .	273	12831	467	23573
	5143	356981½	5463	392526
	(79,3 pCt.)		(75,8 pCt.)	

---

*) Diese 3 Orte liegen so nahe zusammen, daß sie fast einen Hafen bilden, unter verschiedener Landes-Hoheit.

Digitized by Google

	1851.		1852.	
leer und in Ballast von	Sch.	Last.	Sch.	Last.
europäischen Häfen zu Hamburg	366	18343½	403	27773
" " " Altona .	47	2989	235	8992
" " " Harburg .	62	2971	223	7349
	475	24303½	861	44114
	(5,4 pCt.)		(8,5 pCt.)	
Zusammen . .	6080	450177½	6859	518247

An allen 3 Orten zeigte sich im Jahre 1852 (gegen 1851) eine bedeutende Zunahme, sowohl von transatlantischen als europäischen Häfen, namentlich in der Lastenzahl der Schiffe. Blos bei Altona findet man in den eingelaufenen beladenen Schiffen von Europa eine kleine Abnahme; dagegen eine Zunahme in den daselbst von europäischen Häfen eingelaufenen leeren Schiffen.

Digitized by Google

Hamburgs See-Dampfschifffahrt.

(Vergleiche damit vorher „Dampfschifffahrt auf der Unterelbe.“)

Die Zahl der in Hamburg von England, Frankreich, Holland und Belgien eingelaufenen See-Dampfer, nach Flaggen, betrug in den Jahren:

Jahr.	von Großbritannien:				von d. Niederlanden:				von Frankreich:				von Belgien		Zusammen	
	Englische		Hamburger		Holländ.		Englische		Französisch		Bremer		Belgische			
	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen
1839	21	226	—	—	2	42	2	2	5	58	—	—	2	18	32	346
1840	16	219	—	—	2	44	—	—	5	67	—	—	2	13*)	25	343
1841	13	181	2	19	2	45	—	—	5	65	—	—	—	—	22	310
1842	13	178	3	49	2	48	—	—	4	71	—	—	—	—	22	346
1843	13	192	3	48	3	48	—	—	3	44	—	—	—	—	22	332
1844	18	177	3	46	2	47	—	—	2	37	—	—	—	—	25	307
1845	19	177	2	39	2	44	—	—	3	35	—	—	—	—	26	295
1846	17	185	5	70	2	48	—	—	3	38	—	—	—	—	27	341
1847	17	214	6	10	2	45	—	—	2	38	1	2	—	—	28	409
1848	25	242	6	74	2	48	—	—	2	18	—	—	—	—	35	382
1849	31	246	8	81	3	27	4	12	3	26	—	—	—	—	49	392
1850	26	298	9	153	4	57	—	—	2	20	—	—	—	—	41	528
1851	29	326	8	174	3	52	—	—	2	20	—	—	—	—	49	572
1852	36	385	8	177	3	76	—	—	2	20	—	—	—	—	49	658

---

*) Die Dampfschifffahrt unter belgischer Flagge war seit 1840 eingestellt, im Jahre 1853 aber wieder erneuert worden.

Digitized by Google

Im Jahre 1852 kamen folgende Seedampfer in Hamburg an, einschließlich derer von Norwegen, Schweden, Helgoland und Bremen:

	Dpfsch.	Last.	Mannschaft
von England (unter engl. Flagge)	385	53125	8661
" " " hamb. "	177	22512	3389
	562 *)	75637	12050
von Holland: Amsterdam und Rotterdam (unter holländ. Flagge)	76	7862	1593
von Amsterdam 51			
" Rotterdam 25			
von Frankreich: Havre (unter französischer Flagge)	20	1792	436
von Norwegen (unter engl. Flagge)	22	2814	410
" Schweden (unter schwed. Fl.)	1	25	8
" Bremen (unter engl. Flagge)	10	577	106
" Helgoland (unter engl. Fl.) .	34	4488	544
	725	93195	15147

Vor 1841 ging noch kein Hamburger Dampfer nach Hull (blos englische von Gee und Comp.) Jetzt sind 8 Dampfer unter Hamburger Flagge von 1006 Commerzlasten (zu 6000 Pfd.) in der Fahrt nach England beschäftigt, und die Fracht zwischen England und Hamburg ist seit 1841 fast um die Hälfte ermäßigt.

*) Darunter kamen von Hull 236 Dampfschiffe.
" London 181 Dampfschiffe &c.

Wie weit Hull in der Dampfschifffahrt Hamburg voraus ist, geht aus der Zahl dessen Dampfer hervor. An Seedampfern besaß nämlich Hull im Jahre 1853: 25 von 2749 Pferdekraft und 9139 Tonnen; an Flußdampfern 23 von 1135 Pferdekraft u. 2218 Tonnen.

Digitized by Google

Nach transatlantischen Ländern besteht noch keine directe Dampfschifffahrt in Hamburg; doch will jetzt Sloman eine neue Dampfschiff-Linie durch 2 große Schraubenschiffe von 1000 Tonnen jedes, nach Newyork ins Werk setzen, wovon eins für amerikanische Rechnung und unter amerikanischer Flagge gehen und zugleich die Posten befördern soll. Sloman hatte bereits im Jahre 1849 ein Dampfschiff „Helene Sloman" für Newyork in Fahrt, das aber auf seiner zweiten Reise im Jahre 1850 scheiterte. Bremen ist hierin Hamburg voraus. S. Weser.

Hamburg steht gegenwärtig (1853) mit 12 europäischen Plätzen in directer regelmäßiger Dampfverbindung, nämlich mit Hull, London, Grimsby, Hartlepool, Newcastle (sämmtlich in England), Leith (in Schottland); sodann mit Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Havre, Bergen und Gothenburg. 16*) englische und 8 Hamburger Dampfer unterhalten die Verbindung mit England. (Unter der Hamburger Flagge gehen 4 Elb-Humber, und 2 Slomansche nach London.)

---

*) Nach der vorhergehenden Aufstellung (Seite 130) waren im Jahre 1852 36 englische Dampfer in Hamburg eingelaufen, die usammen 385 Reisen machten. Darunter sind ohne Zweifel die Dampfschiffe für Viehtransporte und die von Helgoland kommenden Dampfer begriffen.

Digitized by Google

Die Abfahrt der Seedampfer von Hamburg war im Jahre 1853 wie folgt:

nach London, 2mal wöchentlich in 50—60 St. (Mit dem Londoner Dampfer geht die Post. Im Sommer gehen auch wöchentlich Dampfschiffe mit Schlachtvieh nach London.)	6	Dampfer.
nach Hull, 4 bis 5mal wöchentl. in 36—40 St. (Nach Hull gehen die directen Auswandererzüge für Nord-Amerika, über Liverpool.)	11	"
nach Grimsby (bei Hull) wöchentlich 1mal in 36 bis 38 Stunden (seit 1852) . (Diese 2 Dampfer sind von Hamburg an die englische Actiengesellschaft in Great Grimsby verkauft worden.)	2	"
nach Newcastle, wöchentlich 1mal in 40—42 St.	2	"
" Hartlepool (bei Stockton) wöchentlich 1mal in 40—42 Stunden . . .	1	"
" Leith, wöchentlich 1mal in 40—42 St.	2	"
" Amsterdam, jed. 5ten Tag in 30—40 St.	1	"
" Rotterdam, 3mal monatlich in 22—24 St.	1	"
" Antwerpen (seit 1853) wöchentlich in 27—28 Stunden . . : . .	1	"
" Havre, alle 14 Tage, in 50—60 Stunden	1	"
" Bergen (Norwegen) alle 14 T. (seit 1853) ·	1	"
" Gothenburg (Schweden), alle 14 Tage Die eine Woche von Hamburg, die andere Woche von Gothenburg ab. Ein zweiter Dampfer soll in Kurzem erbaut werden.	1	"

Digitized by Google

Hamburgs Rhederei.

Die starke Zunahme dieser Rhederei während der letzten 15 Jahren zeigt folgende Aufstellung:

Jahr. (Ende Dcbr.)	Seeschiffe.	Lasten. à 6000 Pfd.	Durchschnittlich pr. Schiff.
1838	163	12999	80 Last.
1839	174	14241	82 „
1840	193	15875	82 „
1841	204	16749	82 „
1842	214	17273	81 „
1843	207	17220	83 „
1844	206	17670	86 „
1845	223	19023	85 „
1846	228	19515	86 „
1847	249	22203	89 „
1848	257	23897	93 „
1849	286	27351	96 „
1850	326	31670	97 „
1851	351	34633	99 „
1852	369	37628	102 „

Digitized by Google

Gegen das Jahr 1842 hat Hamburgs Rhederei im Jahr 1852 um 155 Schiffe und 20355 Lasten zugenommen, mehr als das Doppelte in der Tragfähigkeit, da jetzt die Seeschiffe (zur langen Fahrt) im Durchschnitte viel größer gebaut werden wie sonst.

Nach der Tragfähigkeit der Schiffe bestand die Hamburgische Rhederei aus folgenden Fahrzeugen:

Schiffe bis	Zu Anfang der Jahre 1843.	1844.	1845.	1846.	1848.
zu 100 Last (od. 300 engl. Tonnen)	142	136	133	146	159
von 101 bis zu 150 Last . . .	61	60	58	60	67
„ 151 „ „ 200 „ . . .	11	11	13	13	14
„ 201 „ „ 250 „ . . .	—	—	2	3	8
„ 251 „ „ 300 „ . . .	—	—	—	1	1
„ 301 „ „ 350 „ . . .	—	—	—	—	—
„ 351 Last und darüber . . .	—	—	—	—	—
	214	207	206	223	249

Schiffe bis	Zu Anfang der Jahre 1849.	1850.	1851.	1852.	1853.
zu 100 Last (od. 300 engl. Tonnen)	158	179	202	216	213
von 101 bis zu 150 Last . . .	70	69	79	85	97
„ 151 „ „ 200 „ . . .	18	23	25	27	31
„ 201 „ „ 250 „ . . .	10	9	11	12	14
„ 251 „ „ 300 „ . . .	1	4	5	5	9
„ 301 „ „ 350 „ . . .	—	2	4	3	1
„ 351 Last und darüber . . .	—	—	—	3	4
	257	286	326	351	369

Unter den 369 Schiffen vom Jahre 1852 waren:

7 von 300 bis 450 Last (900 bis 1350 Tonnen).
21 „ 200 Last und darüber (600 Tonnen).
149 „ 100 Last und darüber (300 Tonnen).
192 unter 100 Last.
369 ohne die kleinen Fahrzeuge, Ewer ꝛc. und ohne die Dampfschiffe.

(Vergleiche auch damit die Rhederei von Altona weiter unten.)

BIBL. UNIV.
[illegible]

An Dampfschiffen besaß Hamburg am Schlusse des Jahres 1852:

9 eigene Seedampfer,
4 „ Flußdampfer,
3 „ Bugsirdampfer (Schleppschiffe).

Von den 9 Seedampfern gehören 4 (eiserne) der Elb- und Humber- (Hull) Gesellschaft an (meist für Güter bestimmt), und 2 eiserne dem Rheder Sloman, ebenfalls zwischen Hamburg und England fahrend.

Außerdem besitzt die Hamburger-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft 4 Segelschiffe und die Nord- und Süd-Amerikanische Schifffahrtsgesellschaft 2 Segelschiffe.

Die bedeutendsten Rheder in Hamburg sind:

J. C. Godefroy u. Sohn, mit 26 eigenen Seeschiffen (Segelsch.)
und R. M. Sloman mit 14 „ „ „

zusammen mit 40 großen Schiffen, deren Tragfähigkeit von 150 bis zu 1068 Tonnen steigt.

Die Schiffe von Godefroy und Sohn fahren meist nach Chili (Valparaiso), Californien (St. Francisco) und Australien; die von Sloman sind fast ausschließlich für Auswanderer bestimmt. Sloman besaß im September 1853 13 große schnellsegelnde Packetschiffe zur überseeischen Fahrt (zwischen Hamburg, Nord-Amerika und Australien) und 2 Dampfer nach London. (S. oben.) Die Slomanschen 13 Packetschiffe fahren monatlich 2mal nach Newyork, Neworleans und Galveston, und monatlich 1mal (auch öfter) nach Australien (Sydney, Melbourne, Port Adelaide), von

Digitized by Google

wo sie (gleich den Godefroyschen Schiffen) Wolle, Häute rc. mitbringen. Die Godefroyschen Schiffe bringen auch Australische und Chilische Kupfererze für die Hamburger Kupferschmelze mit.

Die Werften von Godefroy und Sohn (in der Vorstadt St. Pauli) mit großen Werkstätten, Schmieden, Segelboden rc. beschäftigen über 200 Arbeiter, worunter an 100 Zimmerleute.

Bei dem großen Andrang zur Auswanderung, die sich auch jetzt auf Hamburg erstreckt, fehlt es den Hamburger Rhedern an Schiffen und den dortigen Schiffswerften an Arbeitskräften, daher im Frühjahr 1853 mehrere große neue Schiffe für Hamburger Rechnung an der Weser und in Lübeck in Bestellung gegeben wurden.

Außer seinen eigenen Schiffen beschäftigt Hamburg auch viele **norddeutsche** Schiffe (Holsteinische, Hannoversche, Oldenburgische, Frieslandische, Mecklenburgische und Preußische) in seinem Seehandel.

Die meisten großen Hamburger Schiffe sind gleich den Altonaer und Bremer gekupfert, andere mit Zink beschlagen, und fast alle mit Chronometern versehen.

Digitized by Google

Uebersicht

der in Hamburg in den Jahren 1847 bis 1852 eingelaufenen Seeschiffe, nach **Flaggen**, alphabetisch geordnet.

Flaggen:	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.
Amerikan. (N.-Am.)	17	35	15	8	4	11
Argentinische . .	—	—	5	6	3	—
Brasilianische . .	3	1	—	—	1	—
Belgische	4	8	3	4	5	5
Bremische	56	36	27	19	29	23
Chilesische . . .	—	2	1	—	—	—
Dänische (Holstein.)	469	27	20	76	46	s. Holstein
Englische	1153	1288	1146	1230	1232*)	1440
Französische . . .	164	100	128	138	137	70
Hamburgische . .	547	370	337	499	580	625
Hannoverische . .	1144	707	918	1059	1087**)	1118
Helgolandische . .	—	35	7	3	6	2
Holsteinische . . .	—	204	187	288	272	372
Hawaische (Otaheiti)	—	1	—	—	—	—
Kniphausische . .	—	—	2	1	1	5
Lübeckische . . .	4	5	2	6	6	5
Mecklenburgische .	15	3	11	24	10	15
Holländische . . .	287	286	408	353	383	362
Neapolitan. (Sizil.)	5	1	3	7	8	3
Norwegische . . .	60	40	50	60	58	73
Oesterreichische ***)	1	2	1	1	6	5
Oldenburgische . .	99	15	45	54	70	89
Portugiesische . .	17	10	8	13	14	13
Preußische . . .	35	25	24	45	38	42
Peruanische . . .	—	—	—	1	—	1
Russische	16	10	24	48	20	25
Schleswigische . .	—	28	14	35	28	—

*) Meist große Schiffe. **) Meist kleine Schiffe.

***) Außerdem kamen 17 nicht österreichische Schiffe aus Triest von 970 Last, nämlich:

2 Hannöverische. 4 Norwegische.
1 Hamburgische. 1 Schwedische.
4 Holsteinische. 1 Preußische.
3 Holländische. 1 Mecklenburgische.

Digitized by Google

Flaggen:	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.
Schwedische . . .	39	30	31	63	74	73
Spanische	42	30	40	52	46	62
Türkische	1	—	—	—	—	—
Toskanische . . .	—	1	—	1	—	—
Sardinische . . .	—	—	—	—	3	1
Venezuelanische . .	—	4	2	—	2	—
	4178	3304	3459	4094	4169	4440

Vergleichende Zusammenstellung der in Hamburg eingelaufenen Seeschiffe unter Hamburger und unter fremder Flagge von transatlantischen Plätzen.

Jahr.	Unter Hamb. Flagge.			Unter fremder Flagge.			Zusammen.		
	Schiffe	Last à 6000 Pf.	Durchschnitt pr Schiff	Schiffe	Last à 6000 Pf.	Durchschnitt pr. Schiff	Schiffe	Last à 6000 Pf.	Durchschnitt pr. Schiff
1841	140	13528	96,63	226	21752	96,25	366	35280	96,39
1842	132	13108	99,30	240	24312	101,30	372	37420	100,59
1843	130	13405	103,11	267	27425	102,72	397	40830	102,85
1844	122	11966	98,08	223	23218	104,12	345	35184	101,98
1845	160	16283	101,77	251	25852	103,00	411	42135	102,52
1846	136	13902	102,22	211	20682	98,02	347	34584	99,66
1847	160	16656	104,10	197	20204	102,56	357	36860	103,25
1848	107	11672	109,09	235	23534	100,14	342	35206	102,96
1849	90	10137	112,63	178	17747	99,70	268	27884	104,04
1850	124	14221	114,68	283	26482	93,57	407	40703	100,01
1851	168	18286	108,85	253	23517	92,95	421	41803	99,29
1852	203	23983	118,14	277	25937	93,64	480	49920	104,00

Digitized by Google

Unter den im Jahre 1851 und 1852 von Hamburg nach transatlantischen Ländern abgegangenen Schiffen waren, der **Flagge** nach:

	1851. beladene	1851. leere	1852. beladene	1852. leere
Hamburgische *) . .	205	7	221	6
Englische	37	1	49	3
Bremische	11	—	8	—
Lübeckische	5	—	3	—
Dänische (Holstein.) .	59	1	84	—
Preußische	15	—	22	—
Mecklenburgische . .	2	—	7	—
Hannoverische . . .	9	1	11	2
Oldenburgische . . .	2	—	4	—
Schwedische	15	2	19	—
Spanische	14	—	18	—
Holländische	1	—	3	1
Belgische	—	—	1	—
Französische	1	—	—	—
Nordamerikanische . .	4	—	8	—
Norwegische	4	—	8	1
Russische	2	—	6	1
Portugiesische . . .	5	—	1	—
Oesterreichische . . .	1	—	1	—
Venezuelanische . . .	1	—	1	—
Neapel'sche	—	—	1	—

*) Die Hamburgischen Schiffe gingen noch bis zum Jahr 1815 meist nur bis Portugal, Spanien und ins Mittelmeer, jetzt nach allen Weltgegenden. Hamburg hat hierin Holland überflügelt und wird es in Zukunft noch mehr. Holland ist stehen geblieben, oder hat seine Thätigkeit fast ausschließlich seinen Ostindischen Colonien (Java und Inseln) gewidmet, und zwar blos durch das Monopol seiner Maatschappey, die für das übrige Land ein Hemmschuh ist. Hamburg, Bremen und die andern deutschen Seestaaten sind im raschen Fortschreiten, und stehen schon jetzt den Engländern und Amerikanern in ihrer überseeischen Schifffahrt ehrenvoll zur Seite.

Digitized by Google

Unter den nach europäischen Häfen abgegangenen Schiffen waren:

	1851. beladene	1851. leere	1852. beladene	1852. leere
Hamburgische . .	258	116 *)	275	130
Englische . . .	416	777 **)	568	823
Hannoversche . .	501	572 ***)	456	655
Bremische . . .	16	13	2	11
Preußische . . .	13	17	7	11
Dänische . . .	150	183	102	209
Schwedische . .	21	29	19	39
Holländische . .	231	138	266	94
Belgische . . .	—	5	1	3
Französische . .	80	55	60	12
Spanische . . .	16	13	23	18

Von transatlantischen Ländern waren im Jahre 1851 und 1852 in Hamburg eingelaufen:

	1851.	1852.
Hamburgische Schiffe . .	168	203
Bremische „ . . .	19	20
Preußische „ . . .	7	7
Englische „ . . .	43	49
Dänische „ . . .	48	56
Oldenburgische „ . . .	2	4
Schwedische „ . . .	42	40
Spanische „ . . .	32	44

Die Gesammtzahl der im Jahre 1851 abgegangenen und angekommenen Schiffen war:

Abgegangen:	4129 Schiffe	von 247712 Last	und 34163 Mann.	
Angekommen:	4169 „	„ 248179 „	„ 34266 „	
Zus.	8298 Schiffe	von 495891 Last	od. 1,487673 Tonnen,	

*) Darunter 210 beladene und 45 leere nach England.

**) Die leeren sind meist zurückkehrende Steinkohlenschiffe.

***) Darunter sind ebenfalls viele im Steinkohlenhandel für England beschäftigt, die leer zurückfahren, um frische Kohlen einzunehmen.

Digitized by Google

Betheiligung der verschiedenen **Flaggen** im Verkehre Hamburgs mit einzelnen Ländern, in den Jahren 1849 u. 1852:

Außereuropäische Länder *).

B r a s i l i e n.

A n g e k o m m e n :

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Englische . .	30	29
Hamburgische	14	26
Bremische .	—	6
Lübecksche . .	—	1
Hannoversche .	2	1
Preußische .	2	1
Mecklenburg.	—	2
andere deutsche	12	—
Fremde . .	14	—
Dänische **) .	—	19
Oesterreichische	—	1
Norwegische .	—	2
Schwedische .	—	22
Russische . .	—	2
Holländische .	—	3
Französische .	—	1
Portugiesische	—	1
Sardinische .	—	1
Neapolische .	—	1
	74 von 6846 Last.	119 von 10775 Last.

A b g e g a n g e n :

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Englische . .	2 (2)	2 (2)
Hamburgische	13 (1)	37
Preußische . .	1	1
Hannoversche .	3	3 (2)
andere deutsche	10	—
Fremde . . .	9	—
Dänische . .	—	22
Bremische . .	—	3
Lübecksche . .	—	1
Oldenburgische	—	1
Schwedische .	—	6
Norwegische .	—	1
Holländische .	—	1
Neapolische .	—	1
	38 (3) von 3477 Last.	79 (4) von 6853 Last.

Der Haupthandel zwischen Hamburg und Brasilien findet in Hamburgischen und Englischen Schiffen statt. Bei der Einfuhr (in Hamburg) geht vieles für e n g l. Rechnung, namentl. Kaffee, Rohzucker, Häute rc.

*) In den tabellarischen Uebersichten des handelsstatist. Bureau's erscheint diese Aufstellung durch die gedrängte tabellarische Form etwas unklar, wenigstens bietet sie keinen leichten Ueberblick, daher ich sie so geordnet wie Dr. S o e t b e e r es (im Jahre 1849) gethan. Die eingeklammerten Zahlen bezeichnen die Schiffe in Ballast. Unter den d ä n i s c h e n Schiffen sind meist Holsteinische (Altonaer) verstanden.

**) Im Jahre 1849 wurden letztere noch besonders aufgeführt mit Holsteinischer Flagge.

Digitized by Google

Buenos-Ayres und Montevideo (Argentina und Uruguay oder La Plata Staaten).

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische	—	3
Preußische .	—	—
Hannoversche .	—	—
Bremische . .	—	1
Dänische . .	—	3
Englische . .	—	1
Schwedische .	—	1
andere deutsche	2	—
Argentinische .	1	—
Fremde . . .	2	—
	5 von 422 Last.	9 von 646 Last.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische	8	14
Preußische . .	2	1
Hannoverische .	1	2
Dänische . .	—	12
Englische . .	—	5
Belgische . .	—	1
Holländische .	—	1
Schwedische .	—	1
Spanische .	—	1
andere deutsche	9	—
Argentinische .	2	—
Fremde . .	4	—
	26 von 2400 Last.	38 von 2684 Last.

Venezuela, Guyana und Neu-Granada.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe	
Hamburgische .	5	20	(davon 19 von Venezuela)
Hannoverische .	—	3	" 3 " "
Dänische . . .	—	6	" 5 " "
Oldenburgische .	—	1	(von Venezuela).
Preußische .	—	1	" "
Schwedische . .	—	1	" "
Englische . . .	—	1	" "
Bremische . .	—	1	
andere deutsche .	3	—	
Fremde . . .	6	—	
	14 von 996 Last.	34 von 2472 Last.	(davon blos 3 von Neu-Granada).

Digitized by Google

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische	2 (1)	20 (1)
Preußische . .	1	—
Hannoverische	—	1
Dänische . .	—	5
Bremische . .	—	1
Oldenburgische	—	1
andere deutsche	4	—
Fremde . .	6	—
	13 (1) von 909 Last.	28 (1) dav. 1 (Brem.) nach Neu-Granada. von 1926 Last.

Insel Cuba.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Spanische . .	17	42 *)
Nord-Amerikan.	11	2
Hamburgische .	2	9
Bremische . .	—	1
Hannoversche .	—	1
Mecklenburgsche	—	1
Dänische . .	—	2
Englische . .	—	2
Preußische . .	2	1
Norwegische .	—	4
Schwedische .	—	4
andere deutsche	3	—
Fremde . . .	6	—
	41 von 4262 Last.	69 von 5949 Last.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Spanische . .	12	14
Hamburgische .	3	3
Lübeckische , .	—	1
Preußische . .	1	1
Mecklenburg. .	—	1
Dänische . .	—	1
Schwedische .	—	1
Fremde . . .	3	—
	19 von 1902 Last.	22 von 1894 Last.

---

*) Die Spanische Flagge wird noch zu Cuba in den Eingangszöllen und Hafengeldern bevorzugt.

Übriges Westindien (St. Thomas, Portorico, Jamaica, Haiti, Trinidad und Curaçao).

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische .	32	29	Hamburgische .	23(1)	23
Preußische . .	2	—	Preußische . .	2	—
Oldenburgische	2	1	Schlesw.-Holst.	6	—
Schlesw.-Holst.	2	—	Dänische . .	1	14
Dänische . . .	2	16	Englische . .	2	—
Bremische . .	1	3	Oldenburgische	—	1
Englische . .	2	7	Mecklenburg. .	—	1
Hannoverische .	—	2	Hannoverische .	—	1
Mecklenburg. .	—	1	Norwegische .	—	1
Französische . .	—	1	Schwedische .	—	2
Schwedische .	—	4	Spanische . .	—	2
Spanische . .	—	2	Fremde . . .	4	—
Fremde . . .	9	—			
	52 von 4836 Last.	66 von 5049 Last.		38 von 3137 Last.	45 von 3403 Last.

Vereinigte Staaaten von Nord-Amerika (ohne Californien).

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische .	15	45	Hamburgische	14	50
Nord.-Amerik. .	2	8	Nord-Amerik.	6	8
Russische . .	3	—	Russische . .	7	—
Preußische . .	1	1	Hannoverische	1	1
Hannover'sche .	1	2	Bremische .	—	3
Bremische . .	—	6	Dän.(Altona.)	—	2
Oldenburgische	—	2	Mecklenburg.	—	5
Englische . .	—	2	Lübeckische . .	—	1
Norwegische .	—	2	Preußische . .	—	7

BIBL. UNIV.

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Schwedische .	—	1	Oldenburgische	—	1
andere deutsche	6	—	Oesterreichische	—	1
Fremde . .	6	—	Englische . .	—	2 (1)
			Norwegische .	—	5
			Schwedische .	—	1
			Fremde . . .	6	—
	34 von 4784 Last.	69 von 12004 Last.		34 von 4829 Last.	87 (1) von 14051 Last.

Demnach bedeutende Zunahme der **Hamburgischen** Schiffe im Nord-Amerikanischen Handel.

Britisch Nord-Amerika.

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
	Keine direkte.		Englische . .	27 (1)	37
			Hamburgische .	1	2
			Preußische . .	—	12
			Norwegische .	—	1
				28 (1) von 2066 Last.	52 (1) von 4710 Last.

Grönland.

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische .	3 von 318 Last.	3 von 318 Last.	Hamburgische .	4 (4) von 457 Last.	(3) von 318 Last.

Auf den Wallfischfang im Südmeer sendet Hamburg keine Schiffe. Hierin hat Bremen den Vorrang.

Mexico's Westküste.

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische .	—	7	Hamburgische .	—	5
Dänische . .	—	4	Bremische .	—	1
Hannoverische .	—	1	Dänische . .	—	5
Portugiesische .	—	1	Hannoverische .	—	1
			Portugiesische .	—	1
	—	13 von 934 Last.		—	13 von 825 Last.

Amerik. Westküste u. Sandwichs-Inseln (Honolulu).

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische .	3	25	Hamburgische .	12	43*)
Preußische . .	—	—	Preußische . .	1	—
Hannoverische .	—	1	Hannoverische .	1	1
Dänische . .	—	3	Dänische . .	—	17
Englische . .	—	1	Englische . .	—	3
Holländische .	—	1	Schwedische .	—	4
andere deutsche .	1	—	Russische . .	—	4
Chilesische . .	1	—	andere deutsche	4	—
Fremde . . .	—	—	Fremde . . .	8	—
	5 von 547 Last.	31 von 3194 Last.		26 von 2672 Last.	72 von 8294 Last.

Australien, China und Ostindien (einschließlich Philippinen, Singapore und Java).

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische .	9	23**)	Hamburgische .	12 (1)	12 (1)
Preußische . .	3	3	Dänische . .	—	5

*) Darunter 17 nach Californien, die übrigen nach Chili, ꝛc.
**) Darunter 8 von China, 4 von Australien, 3 von Singapore.

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Dänische . .	—	3	Holländische .	1	1
Englische . .	2	5	Schwedische .	–	4
Holländische .	1	—	Russische . .	—	2 (1)
Norwegische .	—	2	Spanische . .	—	1
Schwedische .	—	7	andere deutsche	2	—
Russische . .	—	6	Fremde . . .	6	—
Peruansche . .	—	1			
andere deutsche	2	—			
Fremde . . .	9	—			
	26 von 4011 Last.	50 von 7433 Last.		21 (1) von 3511 Last.	25 (2) von 4210 Last.

Im Jahr 1853 hat die Schifffahrt nach Australien außerordentlich zugenommen. In den beiden Monaten October und November allein lagen in Hamburg 10 Schiffe für Sydney, Melbourne, Port Adelaide und Port Philipp in Ladung (für Güter und Auswanderer). Vom 1. Januar bis zum 1. December gingen 34 Schiffe dahin ab. Auch der Verkehr mit der Westküste Amerika's ist im Zunehmen, namentlich mit Valparaiso und San Francisco. Die Frachten dahin sind von Hamburg aus billiger als von England aus, so daß jetzt selbst englische Häuser den Weg über Hamburg benutzen, um in Deutschland eingekaufte Waaren (Seide-, Baumwoll-, Glaswaaren, Weine u. s. w.) nach transatlantischen Ländern zu senden.

In China (Canton) kamen folgende deutsche Schiffe an:

	1850. Sch.	1850. Last.	1851. Sch.	1851. Last.	1852. Sch.	1852. Last.
unter Hamburger Flagge	10	1506	16	2092	20	2554
„ Bremer „	3	724	8	1343	6	827
„ Preußischer „	1	138	1	175	1	175
	14	2418	25	3610	27	3156
und von Canton gingen ab:						
unter Hamburger Flagge	9	1387	16	2092	19	2472
„ Bremer „	3	724	7	1126	7	1044
„ Preußischer „	1	188	—	—	2	350
	13	2299	23	3218	28	3866

Von den im Jahre 1852 in Canton eingelaufenen 20 Hamburger Schiffen kamen 3 Schiffe direct von Hamburg, via Singapore.

1	„	von	Hartlepool (England).
1	„	„	Valparaiso, in Ballast.
7	„	„	San Francisco, in Ballast.
1	„	„	Batavia.
1	„	„	Bencolen.
1	„	„	Manilla.
1	„	„	Macassar.
1	„	„	Amoy (China).
1	„	„	Schanghai (China).

Die Ausfuhr von Canton nach Hamburg bestand hauptsächlich in Thee, und chinesischem Zimmt (Cassia), nämlich:

	1850.	1851.	1852.
Thee .	797300 Pfd.	1,632500 Pfd.	1,771900 Pfd.
Cassia	16418 Kist.	12128 Kist.	17227 Kist.

Im Jahre 1851 waren auch in Canton 5 Holsteiner und Altonaer Schiffe in Ladung, aber unter dänischer Flagge.

Afrika's Ost- u. Westküste, einschl. Madeira u. Azoren.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische .	7	13
Preußische . .	1	—
Bremische . .	—	1
Hannoverische .	1	2
Englische . .	2	1
Spanische . .	1	—
andere deutsche	2	—
	14 von 862 Last.	17 von 1146 Last.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische .	10(1)	12
Hannoverische .	—	1
Dänische . .	—	1
Holländische .	—	—(1)
Fremde . . .	4(2)	—
	14(3) von 1043 Last.	14(1) von 1084 Last.

Europäische Länder.

Großbritannien.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Englische	1056 (17)	1243
Hamburg.	170 (2)	264
Hannover.	212	209
Holstein.*)	50	72
Preußische	7	17
Oldenburg.		38
Mecklenburg.	15	3
Kniphausen.		3
Schwedische		1
Norwegische	24 (2)	14
Russische		3
Holländische	35 (1)	35
Französische	1	—
	1570 (22) von 116347 Last.	1902 (18) von 163773 L.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Englische	1029 (525)	499 (775)
Hamburg.	174 (21)	218 (53)
Hannover.	170 (29)	56 (66)
Holsteinische	34 (4)	29 (28)
Preußische	11 (5)	2 (7)
Oldenburg.	—	1 (14)
Mecklenburg.	17 (5)	1 (1)
Belgische	—	1 (3)
Bremische	—	— (4)
Schwedische		5 (15)
Norwegische	17 (17)	3 (7)
Russische		— (4)
Sardinische	—	— (1)
Neapel'sche	—	— (1)
Holländische	27 (3)	7 (10)
Sp. u. Portug.	—	1 (5)
Französische	26 (4)	— (5)
	1505 (613) von 117562 Last.	823 (999) von 163240 L.

Unter den 1902 Schiffen vom Jahre 1852 waren 985 beladene Steinkohlenschiffe von 74429 Last oder 223287 Tonnen à 20 Ctr.

---

*) Jetzt unter dänischer Flagge.

Norwegen.

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Englische . .	—	22	Englische . .	—	24
Norwegische .	2	7	Norwegische .	20 (2)	30 (11)
Dänische . .	—	1	Hamburgische	—	2 (4)
Schwedische .	—	—	Dänische . .	3 (1)	5
Hamburgische	—	—	Französische .	—	— (2)
Lübeck'sche . .	—	—	Lübeck'sche . .	—	— (3)
Oldenburgische	—	—	Oldenburgische	—	— (2)
Preußische .	—	—	Preußische .	—	1 (2)
Hannoverische	—	—	Hannoversche .	1	8 (6)
Mecklenburg.	—	—	Mecklenburg.	1	—
Französische .	—	—	Spanische . .	—	1 (6)
Spanische .	1	—	Holländische .	—	2 (6)
			Fremde . .	10 (5)	—
	3 von 95 Last.	30 von 3123 Last.		35 (8) von 2068 Last.	73 (42) von 6986 Last

Schweden.

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische .	1	3	Hamburgische	2	3
Englische . .	—	1 (1)	Englische . .	—	— (2)
Norwegische .	—	2	Norwegische .	—	1
Schwedische .	3	7	Schwedische .	8 (2)	13 (12)
Holländische .	—	1	Holländische .	—	5 (2)
			Hannoverische	—	1 (1)
			Französische .	—	— (1)
			Nordamerik. .	—	— (1)
			andere deutsche	4 (1)	—
			Fremde . .	3	—
	4 von 212 Last.	14 (1) von 577 Last.		17 (3) von 860 Last.	23 (19) von 2482 Last.

Rußland (Ostseehäfen).

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hannoverische	2	3
Oldenburgische	—	1
Preußische .	1	—
Dänische . .	—	3
Russische . .	1	3
Schwedische .	—	—
Hamburgische .	—	2
Holländische .	3	—
Fremde . .	3	—
	10 von 546 Last.	12 von 852 Last.

Abgegaugen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hannoverische	8	13 (6)
Preußische .	1	1
Oldenburgische	—	2
Schwedische .	—	1
Russische . .	9 (5)	3 (4)
Dänische . .	—	2
Englische . .	4 (1)	— (1)
Holländische .	11 (1)	16 (2)
Französische .	—	— (1)
Spanische . .	—	— (1)
Fremde . .	3 (2)	—
	36 (9) von 1982 Last.	38 (15) von 2156 Last.

Dänemark.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hannoverische	1	2
Hamburgische	—	2
Oldenburg. .	1	—
Dänische . ,	1	10 (1)
Holländische .	—	—
Norwegische .	—	—
Französische .	—	—
	3 von 25 Last.	14 (1) von 257 Last.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hannoverische .	2 (2)	2 (4)
Hamburgische	—	— (3)
Dänische . .	7 (3)	6 (7)
Holländische .	7 (6)	— (5)
Norwegische .	—	— (2)
Französische .	—	1 (2)
andere deutsche	4 (3)	—
Fremde . .	1 (1)	—
	21 (15) von 671 Last.	9 (23) von 710 Last.

Holland (Niederlande).

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische	4 (2)	7
Hannoverische	52 (2)	114
Holländische .	292	171 (5)
Oldenburg. .	—	15
Preußische . .	1	1
andere deutsche	30	—
Schwedische .	—	1
Dänische . .	—	34 (1)
Nordamerik. .	—	— (1)
Fremde . .	18 (3)	—
	397 (7) von 11535 Last.	343 (7) von 12115 L.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische	1	1
Hannoverische	59 (33)	4 (30)
Holländische .	193 (107)	113 (10)
Oldenburg. .	—	1 (4)
Dänische . .	—	14
andere deutsche	8 (4)	—
Fremde . .	13 (1)	—
	274 (145) von 8586 Last.	133 (44) von 9329 Last.

Belgien.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische	3	15 (3)
Hannoverische	4	16
Preußische . .	1	—
Oldenburgische	—	1
Kniphausische .	—	2
Belgische . .	1	4
Holländische .	26	29
Französische .	6	10
Schwedische .	—	1
Norwegische .	—	2
Englische . .	—	7
Sardinische .	—	1
Dänische . .	—	11
Fremde . .	6 (1)	—
andere deutsche	6	—
	53 (1) von 2033 Last.	99 (3) von 3543 Last.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Hamburgische	—	7
Hannoverische	2	4
Belgische .	1	—
Holländische	8 (1)	1
Kniphausische	—	1
Dänische .	—	4
	11 (1) von 204 Last.	17 von 418 Last.

Frankreich.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Französische .	113	57
Hamburgische	1	4 (1)
Preußische .	1	7
Hannoverische	—	5
Mecklenburg.	—	2
Lübeck'sche . .	—	2
Oesterreichische	—	2
Holländische .	—	18
Englische . .	—	12
Norwegische .	—	10
Schwedische .	—	9 (1)
Russische . .	—	4
Dänische . .	—	5
Spanische . .	—	2
andere deutsche	5	—
Fremde . .	23	—
	143 von 8065 Last.	139 (2) von 8136 Last.

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Französische .	77 (14)	58
Hamburgische	3	3 (1)
Preußische .	2	1
Hannoverische	—	5 (1)
Holländische .	—	11 (2)
Dänische . .	—	4
Spanische .	—	— (1)
Fremde . .	6 (2)	—
	88 (16) von 5003 Last.	82 (5) von 4196 Last.

Spanien.

Angekommen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Spanische . .	13 (1)	14
Hamburgische.	1	3
Hannoverische	2	1
Oldenburgische	—	1
Mecklenburg.	—	1
Dänische . .	—	6

Abgegangen:

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Spanische .	17 (2)	21 (8)
Hamburgische	1 (1)	2 (4)
Preußische .	1 (1)	2
Mecklenburg.	1	2
Hannoverische	—	1
Dänische . .	—	2 (2)

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Schwedische	12	3	Norwegische .	—	1
Russische .		1	Schwedische .	—	— (3)
Norwegische		1	Russische . .	—	2
Holländische		4	Holländische .	—	3
Englische .		3	Englische . .	—	1 (1)
andere deutsche	9	—	Fremde . .	3 (2)	—
	37 (1) von 1948 Last.	38 von 1836 Last.		23 (6) von 1341 Last.	37 (18) von 4300 Last.

Die spanischen Schiffe sind in Spanien und in Cuba vor anderen Schiffen begünstigt. Siehe vorher Cuba.

Portugal.

Angekommen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe	Abgegangen:	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Portugiesische.	6	11	Portugiesische .	7 (1)	10
Englische . .	7	4	Englische . .	1 (1)	—
Russische . .	4	4	Hamburgische	2 (2)	3
Holländische .	—	11	Russische . .	2	—
Dänische . .	—	2	Bremische . .	—	— (1)
Norwegische .	—	1	Holländische .	—	2
Schwedische .	—	3	Schwedische .	—	— (6)
Hannoverische	1	1	Norwegische .	—	1 (2)
Preußische .	1	—	Hannoverische	1	—
Oldenburgische	—	2	Fremde . .	5 (2)	—
Fremde . .	2	—			
	21 von 1278 Last.	39 von 1738 Last.		18 (6) von 1140 Last.	16 (9) von 1731 Last.

Italien, Triest und Levante.

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Dänische (Hlst.)	9	30
Hamburgische	2	8
Hannoverische	1	5
Oesterreichische	1	2
Mecklenburg.	—	2
Lübeckische .	—	2
Oldenburgische	—	2
Preußische .	—	4
andere deutsche	3	—
Englische . .	8	10
Schwedische .	—	6
Norwegische .	14	22
Holländische .	9	12
Neapel'sche .	3	2
Fremde . .	7	—
	57 von 3601 Laß.	107 von 6542 Last.

	1849. Schiffe	1852. Schiffe
Dänische (Hlst.)	3 (1)	14 (2)
Hamburgische	—	4
Hannoverische	—	3
Mecklenburg.	—	1
Oesterreichische	—	3
Norwegische .	—	— (2)
Holländische .	—	1
Französische .	—	1
Neapel'sche .	—	2
Fremde . .	2 (2)	—
	5 (3) von 264 Last.	29 (4) von 1866 Last.

Darunter waren im Jahre 1852 Schiffe angekommen:

von Triest:

Bremische . .	4
Hannoverische .	1
Lübeck'sche . .	1
Englische . . .	2
Holländische . .	2
	10 von 634 Last.

von Odessa:

Norwegische . .	3
Hannoverische .	1
Mecklenburgische	1
Oesterreichische .	1
	6 von 615 Last.

von Galatz (Donaumündung).

Mecklenburgische	1
Schwedische . .	1
	2 von 158 Last.

Darunter waren im J. 1852 Schiffe abgegangen:

nach Triest:

Dänische . .	12
Hamburgische	2
Hannoverische	2
Mecklenburg. .	1
Oesterreichische	3
Neapel'sche .	1
Holländische .	1
	22 von 1236 Last

nach Odessa:

Norwegische . 2 (in Ballast) d. h. von Hamburg aus.

Deutsche Küstenschifffahrt.

Die deutschen Küstenstaaten der Nord- und Ostsee werden eingetheilt in Ostfriesland, Oldenburg, Niederweser, Niederelbe, Schleswig-Holstein, Lübeck, Mecklenburg und Preußen.

Im Jahre 1849 kamen von dort in Hamburg an:

	Schiffe		Lasten
Hannoverische	639	(152)	7122
Schl.-Holst.	97	(34)	1816
Hamburgische	65	(38)	2270
Bremische .	11	(1)	356
Oldenburg. .	15	(3)	201
Helgolandische	7		30
Preußische .	2	(1)	119
Fremde . .	57	(35)	2610
	893	(264)	14524
			oder
		Tonnen	43572

Im Jahre 1849 gingen von Hamburg dahin ab:

	Schiffe		Lasten
Hannoverische	671	(433)	7958
Schl.-Holst.	128	(109)	2104
Hamburgische	58	(46)	1275
Bremische .	16	(8)	778
Oldenburg. .	27	(20)	379
Kniphausische	1	(1)	35
Preußische .	2		106
Helgolandische	7	(6)	30
Fremde . .	210	(153)	6699
	1120	(776)	19364
			oder
		Tonnen	58092

Im Jahre **1852** war diese Küstenschifffahrt nach den einzelnen Ländern wie folgt:

Ostfriesland.

Angekommen:	Schiffe		Abgegangen:	Schiffe	
Hannoverische	216	(8)	Hannoverische	86	(166)
Hamburgische	4		Hamburgische	—	(1)
Oldenburg. .	3		Lübeckische .	—	(1)
Holländische .	—	(5)	Oldenburg. .	4	(7)
			Holländische .	11	
	223	(13) v. 2315 L.		101	(175) v. 3179 L.

Oldenburg.

Angekommen:	Schiffe		Abgegangen:	Schiffe	
Oldenburg. .	4		Oldenburg. .	3	(19)
Hannoverische	4	(4)	Hannoverische	29	(1)
Kniphausische	—		Kniphausische	1	(2)
Hamburgische	1		Hamburgische	1	
Holländische .	1	(8)	Holländische	18	
Englische .	—		Englische . .	—	(1)
	10	(12) v. 294 Last.		52	(23) v. 1123 L.

Bremen und Nieder-Weser.

Angekommen:	Schiffe		Abgegangen:	Schiffe	
Hannoverische	348	(11)	Hannoverische	209	(47)
Hamburgische	21	(5)	Hamburgische	27	(4)
Bremische .	1	(2)	Bremische .	2	(6)
Oldenburg. .	12		Oldenburg. .	16	(4)
Dänische . .	13	(1)	Dänische . .	9	(3)
Norwegische .	1		Holländische .	41	(4)
Holländische .	21	(11)	Englische . .	9	(3)
Englische . .	9	(3)	Nord-Amerik.	—	(1)
	426	(33) v. 5726 L.		313	(72) v. 6822 L.

Helgoland.

Angekommen:	Schiffe	Abgegangen:	Schiffe
Englische . .	34	Englische . .	34
Helgolandische	2	Helgolandische	— (2)
	36 von 4492 Last.		34 (2) v. 4492 L.

Schleswig.

Angekommen:	Schiffe	Abgegangen:	Schiffe
Dänische . .	42 (1)	Dänische . .	3 (37)
Hannoverische	3	Hannoverische	1 (6)
Hamburgische	1 (1)	Englische . .	— (4)
		Hamburgische	— (1)
		Holländische .	2 (3)
	46 (2) v. 538 Last.		6 (51) v. 1354 L.

Holstein.

Angekommen:	Schiffe	Abgegangen:	Schiffe
Dänische . .	24	Dänische . .	5 (15)
Hannoverische	5	Hannoverische	1 (20)
Hamburgische	1	Hamburgische	— (4)
		Oldenburg. .	— (1)
		Schwedische .	— (1)
		Holländische .	— (16)
	30 von 385 Last.		6 (57) v. 1143 L.

Niederelbe.

Angekommen:	Schiffe	Abgegangen:	Schiffe
Hannoverische	5 (128)	Hannoverische	7 (291)
Hamburgische	5 (61)	Dänische . .	2 (112)
Dänische . .	1 (46)	Hamburgische	3 (50)
Oldenburg. .	— (5)	Oldenburg. .	— (6)
Mecklenburg.	— (1)	Preußische .	— (1)
Bremische .	— (1)	Mecklenburg.	— (1)

Angekommen:	Schiffe		Abgegangen:	Schiffe	
Preußische .	—	(1)	Norwegische	—	(11)
Norwegische .	—	(3)	Schwedische .	—	(1)
Schwedische .	—	(1)	Englische . .	1	(7)
Russische . .	—	(2)	Holländische .	2	(25)
Holländische .	1	(20)			
Belgische . .	—	(1)			
Französische .	—	(1)			
Englische . .	—	(33)			
Spanische .	—	(1)			
	12	(305) v. 12382 L.		15	(505) v. 10778 L.

Mecklenburg.

Angekommen:	Schiffe		Abgegangen:	Schiffe	
Hannoverische	6		Hannoverische	3	(1)
Hamburgische	1		Mecklenburg.	—	(1)
Mecklenburg.	—	(1)	Dänische . .	—	(1)
Holländische .	1		Holländische .	—	(1)
	8	(1) v. 194 Last.		3	(4) v. 206 Last.

Preußen.

Angekommen:	Schiffe		Abgegangen:	Schiffe	
Hannoverische	7	(1)	Hannoverische	20	(2)
Preußische .	1	(2)	Hamburgische	1	(4)
Oldenburg. .	1		Dänische . .	1	(1)
Holländische .	3		Holländische (?)	30	(3)
Dänische . .	3				
	15	(3) v. 557 Last.		52	(10) v. 1412 L.

Lübeck.

Angekommen:	Schiffe		Abgegangen:	Schiffe
Hamburgische	—	(2) v. 546 Last.	Lübeckische .	—

Hamburgs Handels-Beziehungen zu einzelnen Ländern im Jahr 1851 nach Erzeugnissen.

(Mit Vergleichung des Jahres 1852 nach den Hauptsummen.)

Verkehr mit transatlantischen Ländern.

Brasilien.

Einfuhr im Jahre 1851:
15,592190 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Kaffee	10,708970
Rohzucker	1,841240
Wildhäute (trockne)	1,017480
Tabak	1,169150
Baumw. (1074 Bll.)	66930
Cacao	95820
Jacarandaholz . .	126710
Gummi Elasticum .	86130
Gummisch. 55579 P.	47470
u. s. w. u. s. w.	

Ausfuhr im Jahre 1851:
6,421860 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Baumwollenwaaren .	1,307910
Wollenwaaren . .	1,008240
Leinenwaaren . . .	468380
Seidenwaaren . .	438950
Kurze Waaren . .	436130
Div. Manufakturw. .	461150
Glas und Porzellan.	97180
Mobilien	34360
Pianoforte	42900
Leder	209250
Stearinlichter . , .	32760
Papier	41560
Cigarren	34770
Käse	63310
Fleisch und Würste .	53350
u. s. w. u. s. w.	

BIBL. UNIV. GENT

Einfuhr.		Ausfuhr.	
Fortsetzung.		Fortsetzung.	
1852:	11,604270 M.-Bco.	1852:	7,296290 M.-Bco.
1849:	7,946810 „	1849:	2,587170 „
Darunt. im J. 1849:	M.-Bco.	Darunt. im J. 1849:	M.-Bco.
Kaffee	5,058080	Baumwollewaaren .	269860
Rohzucker	2,031070	Wollenwaaren . . .	268380
Wildhäute (trockne)	480600	Leinenwaaren . . .	340000
Tabak	153440	Seidenwaaren . .	137100
u. s. w.		u. s. w.	

Sächsische Strumpfwaaren werden in Brasilien jetzt fast ausschließlich aus Hamburg eingeführt.

La Plata Staaten

(Buenos-Ayres und Montevideo).

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851:	806310 M.-Bco.	1851:	2,024020 M.-Bco.
Darunter:	M.-Bco.	Darunter:	M.-Bco.
Trockene Wildhäute.	593620	Wollenwaaren . . .	377460
Gesalzene „ .	54330	Baumwollenwaaren .	205360
Pferdehaare . . .	47660	Seidenwaaren . .	183480
u. s. w.		Leinenwaaren . . .	75560
		Div. Manufakturw. .	61200
		Kurze Waaren . .	119630
		Glas und Porzellan.	84010
		Mobilien	133420
		Spirituosen und Wein	179800
		u. s. w.	
1852:	853430 M.-Bco.	1852:	4,356880 M.-Bco.
1849:	508760 „	1849:	2,050580 „

Venezuela*).

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851: 3,327850 M.=Bco.		1851: 1,978770 M.=Bco.	
Darunter:		Darunter:	
Kaffee	2,721410	Baumwollenwaaren	614360
Wildhäute . . .	161400	Leinenwaaren . .	570600
Tabak	197810	Eisenw. und Nägel	145110
Baumwolle . . .	36740	u. s. w.	
Cacao	26120		
u. s. w.			
1852: 2,866650 M.=Bco.		1852: 2,172250 M.=Bco.	
1849: 1,203300 „		1849: 967250 „	
Darunt. im J. 1849:	M.=Bco.	Darunt. im J. 1849:	M.=Bco.
Kaffee	1,028720	Baumwollenwaaren	164220
Wildhäute . . .	31930	Leinenwaaren . .	307300
Tabak	26980	u. s. w.	
u. s. w.			

Neu=Granada.

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851: 137530 M.=Bco.		1851: 8440 M.=Bco.	
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Trockene Wildhäute .	40870	Leinen	3400
Corozosnüsse . . .	35500	Parfümerien . . .	2650
Tabak	29140	u. s. w.	
Gelbholz	16290		
Kaffee	5640		
u. s. w.			
1852: 106310 M.=Bco.		1852: 68400 M.=Bco.	

*) Nach einer engl. Uebersicht des Handelsverkehrs von Venezuela wurden daselbst im Jahre 1850/51 für 1,250000 £ Sterling Waaren eingeführt. Davon kamen aus:

England für . .	400000 £	Frankreich u. Col.	160000 £
Hamburg . .	190000 „	Spanien u. Colon.	48000 „
Bremen . .	32000 „	den Ver. Staaten	165000 „
Holland u. Colon.	63000 „		

Mexicos Ostküste.

Einfuhr.

1851: 175960 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Blauholz (Campechewood) . . .	123880
Gelbholz	21310
Indigo	14020
Jalappwurzel . .	6920
u. s. w.	

1852: 203240 M.-Bco.

Ausfuhr.

1851: 3,068910 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Leinen und Halbleinen	956780
Baumwollenwaaren .	341910
Wollenwaaren	524850
Seidenwaaren	248760
Kurze Waaren . .	121510
Glas und Porzellan .	108260
Pianoforte	47460
Feine Eisenwaaren .	130250
u. s. w.	

1852: 2,604290 M.-Bco.

Californien (Vereinigte Staaten).

Keine direkte Einfuhr.

Ausfuhr.

1851: 943330 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Cigarren	135290
Wollenwaaren . . .	107040
Baumwollenwaaren .	76010
Neue Kleider . . .	70870
Feine Eisenwaaren .	51340
Weine	44920
Liqueure	31040
u. s. w.	

1852: 1,212430 M.-Bco.

Amerikanische Westküste (Chili und Peru).

Einfuhr.

1851: 1,652020 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Kupfer	556000
Kupfererz	115030
Trockne Wildhäute . .	189610

Ausfuhr.

1851: 9,934160 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Wollenwaaren . .	2,067370
Baumwollenwaaren .	1,570240
Seidenwaaren . .	1,378960

Einfuhr.

Fortsetzung.	M.=Bco.
Tabak	39720
Indigo	38330
Salpeter	259600
u. s. w.	

1852: 2,654330 M.=Bco.

1849: 515470 „

Ausfuhr.

Fortsetzung.	M.=Bco.
Leinenwaaren . .	261900
Glas und Porzellan	270320
Kurze Waaren . .	445020
Div. Manufakturw.	720580
Feine Eisenwaaren .	586730
u. s. w.	

1852: 11,224040 M.=Bco.

1849: 3,302470 „

Darunt. im J. 1849:	M.=Bco.
Wollenwaaren . .	709680
Baumwollenwaaren	382660
Seidenwaaren . .	270290
Leinenwaaren . .	147450
Glas und Porzellan	133480
Kurze Waaren . .	216040
u. s. w.	

Russisches Nordamerika (Sitka).

Keine direkte Einfuhr.

Ausfuhr.

1851: 264080 M.=Bco.

Darunter:	M.=Bco.
Manufakturwaaren .	52430
Wollenwaaren . .	37900
Baumwollenwaaren	25250
Kurze Waaren . .	17440
u. s. w.	

1852: 179740 M.=Bco.

Nach Kamtschatka (Peter und Paul) gingen im Jahre 1852 für 140110 M.=Bco.

Britisches Nordamerika und Grönland.

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851: 59310 M.=Bco.		1851: 952450 M.=Bco.	
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Thran	43709	Schiffsbrod *) . .	479400
Robbenfelle . . .	15060	Butter *)	130380
u. s. w.		Ges. u. ger. Fleisch *)	63910
		Div. Manufakturw.	47870
		Wollenwaaren . .	31510
		Glaswaaren . . .	25370
		u. s. w.	
1852: 10980 M.=Bco.		1852: 1,023610 M.=Bco.	

Vereinigte Staaten (ohne Californien).

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851: 4,732610 M.=Bco.		1851: 5,300950 M.=Bco.	
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Baumwolle . . .	1,733220	Baumwollenwaaren	1,226940
Reis	558320	Wollenwaaren . .	474640
Tabak	252060	Leinenwaaren . .	70440
Tabak=Stengel . .	14660	Seidenwaaren . .	56030
Cigarren	9360	Kurze Waaren . .	301640
Rum	4580	Div. Manufakturw.	251840
Thee	6660	Glaswaaren . . .	207170
Wallfischbarden . .	702560	Porzellan	16470
Thran	273530	Zinkblech	21380
Pottasche	129510	Zink	313480
Harz	112020	Eisen	110290
Terpentinöl	76780	Eisen= und Stahlw.	92870
Gumisch. (79646 P.)	142130	Fleisch und Schinken	68660
Weizenmehl	33490	Musikal. Instrumente	63420
u. s. w.		Lumpen (2649 Blln.)	57160
		Haartuch	137680
		Wollengarn . . .	69110
		Cigarren	96140

*) Meist für die Fischerei in Newfoundland.

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1852:	7,270270 M.=Bco.	1852:	6,583510 M.=Bco.
1849:	3,826450 "	1849:	2,796230 "
		Darunt. im J. 1849:	M.=Bco.
		Baumwollenwaaren	437030
		Wollenwaaren . .	294420
		Leinenwaaren . . .	69470
		Seidenwaaren . .	5150
		u. s. w.	

Die Ausfuhr der Verein. Staaten nach den Hansestädten betrug

in den Jahren:	1851	5,405956	Doll od. zu 1²/₅ Pr.=Thlr.	7,568298
	1852	6,195927	" " " "	8,674297
nach Preuß. Häfen	1851	80469	" " " "	112657
" " "	1852	93233	" " " "	130523
nach Holland *)	1851	1,911115	" " " "	2,675561
" "	1852	2,229848	" " " "	3,121786
nach Belgien *)	1851	2,709333	" " " "	3,793067
" "	1852	3,202767	" " " "	4,483874
nach Frankreich	1851	25,660925	" " " "	35,925295
" "	1852	22,190070	" " " "	31,066098

Die Gesammt=Ausfuhr der Ver. Staaten betrug in den Jahren

	1842:	92,969996 Doll.
	1852:	192,368984 "
folglich Zunahme in 10 Jahren (meistens Rohstoffe)		99,398988 "

Davon gingen:	1842.	1852.
n. d. nördl. Europa (einschl. Franz. Häfen)	27,556653	39,530307
nach Großbritannien	38,234511	110,803055
" den Britischen Colonien	10,265896	12,811823
" Westindien und Südamerika . . .	12,640148	19,771039
" China	737509	2,480066
" Australien	52651	196554
" d. Mittel. Meer (einschl. franz. Häfen)	3,219153	5,585762
" andern Gegenden	263475	1,190378
	92,969996	192,368984

(S. United States Economist, 15. Oct. 1853, nach amtl. Angaben.)

*) Darunter vieles für Deutschland.

Westindien. Insel Cuba (Spanisch).

Einfuhr.

1851: 5,789890 M.=Bco.

Darunter:	M.=Bco.
Cigarren	2,656530
Rohtabak	850250
Rohzucker	1,712370
Rum	219020
Kaffee	159740
u. s. w.	

1852: 6,090530 M.=Bco.
1849: 4,065530 „

Ausfuhr.

1851: 3,097390 M.=Bco.

Darunter:	M.=Bco.
Leinen	2,041500
Baumwollenwaaren	328100
Hohlglas . . .	13800
Spiegel	23870
Feine Eisenwaaren .	78160
Seidenwaaren . .	76610
Div. Manufakturw.	134680
Genever	24090
Liqueure und Wein .	8760
Kartoffelbranntwein	16430
u. s. w.	

1852: 3,929930 M.=Bco.
1849: 3,626650 „

Insel Portorico (Spanisch).

Einfuhr.

1851: 1,176120 M.=Bco.

Darunter:	M.=Bco.
Kaffee	689280
Tabak	475990
„ im J. 1852:	802230
u. s. w.	

Ausfuhr nach Portorico und St. Thomas zus.

1851: 2,768950 M.Bco.

Darunter:	M.=Bco.
Leinen	827790
Baumwollenwaaren	710790
Div. Manufakturw.	168430
Feine Eisenwaaren .	152910
Wollenwaaren . .	117390
Glaswaaren . . .	92500
Seidenwaaren . .	81090
Genever	105000
u. s. w.	

1852: 3,671520 M.=Bco.

*) Cuba ist seit 1815 dem freien Verkehr aller Nationen eröffnet. Viele Spanier aus Mexico haben sich daselbst niedergelassen. Außerdem findet man viele nordamerikanische und deutsche Kaufleute hier etablirt.

Insel St. Thomas (Dänisch) *).

Einfuhr.		Ausfuhr.
1851: 136550 M.=Bco.		(Siehe Insel Portorico.)
Darunter:	M.=Bco.	
Tabak	67690	
Baumwolle . . .	15090	
Rum	7920	
u. s. w.		

(Einfuhr von St. Thomas u. Portorico im Jahre 1852: 1,657380 M.=Bco.

Insel Hayti (St. Domingo).

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851: 2,465440 M.=Bco.		1851: 630200 M.=Bco.	
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Kaffee	1,288420	Baumwollenwaaren	275520
Tabak	988950	Wollenwaaren . .	22590
Mahagoniholz . .	76820	Leinene Säcke . .	111200
u. s. w.		Käse	2230
		u. s. w.	
1852: 2,929760 M.=Bco.		1852: 561650 M.=Bco.	

Inseln Jamaica und Trinidad (Britisch).

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851: 107540 M.=Bco.		1851: 85310 M.=Bco.	
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Rum	57700	Glaswaaren	18610
Piment	31240	Feine Eisenwaaren . .	13940
u. s. w.		Baumwollenwaaren	7280
		Leinen	2530
		Tauwerk u. Segelg.	8950
		u. s. w.	
1852: 201720 M.=Bco.		1852: 146390 M.=Bco.	

---

*) Der Freihafen zu St. Thomas wird stark benutzt als Zwischenplatz für die übrigen Antillen und Columbien, und besonders auch für die nahegelegene spanische Insel Portorico. 1800 bis 2000 Schiffe laufen hier jährlich ein und aus, darunter viele deutsche.

Insel Curaçao (Holländisch).

Keine Einfuhr.

Ausfuhr.

1851: 108150 M.=Bco.

Darunter:	M.=Bco.
Leinen	17350
Baumwollenwaaren	18230
Kurze Waaren . .	23250
u. s. w.	

1852: 183170 M.=Bco.

Ostindische Insel Java (Holländisch).

Einfuhr.

1851: 843230 M.=Bco.

Darunter:	M.=Bco.
Rohzucker	447060
Kaffee	97970
Reis	191240
Arrak	32300
Stuhlrohr . . .	14600
u. s. w.	

1852: 1,366250 M.=Bco.
1849: 1,712770 „

Darunt. im J. 1849:	M.=Bco.
Rohzucker	721580
Kaffee	444480
Reis	403110
u. s. w.	

Ausfuhr.

1851: 626790 M.=Bco.

Darunter:	M.=Bco.
Wollenwaaren . .	131670
Baumwollewaaren .	166360
Glaswaaren . . .	66890
Mobilien	13110
u. s. w.	

1852: 645110 M.=Bco.
1849: 645110 „

Singapore (Britisch).

Einfuhr.

1851: 575180 M.=Bco.

Darunter:	M.=Bco.
Pfeffer	137220
Sago	87350
Cassia	69350

Ausfuhr.

1851: 925170 M.=Bco.

Darunter:	M.=Bco.
Baumwollenwaaren	278870
Wollenwaaren . .	112920
Glaswaaren . . .	47550

Einfuhr. Fortsetzung.	M.-Bco.	Ausfuhr. Fortsetzung.	M.-Bco.
Kaffee	53490	Eisen- und Stahlw.	47130
Rohzucker	44970	Baumwollengarn .	91990
Reis	26660	Waffen (254 Kisten)	32420
Zinn	27350	u. s. w.	
u. s. w.			
1852: 971820 M.-Bco.		1852: 1,216690 M.-Bco.	

Philippinen. (Manilla Spanisch).

Einfuhr.		Ausfuhr.
1851: 221560 M.-Bco.		1851: 6700 M.-Bco.
Darunter:	M.-Bco.	
Rohzucker . . .	144310	
Sapanholz . .	51400	
Hanf	16680	
u. s. w.		
1852: 179590 M.-Bco. (von den Philippinen.)		1852: 389810 M.-Bco.

China.

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851: 1,702800 M.-Bco.		1851: 678000 M.-Bco.	
Darunter:	M.-Bco.	Darunter:	M.Bco.
Thee	859430	Wollenwaaren . .	301570
Seidenwaaren . .	87240	Blei.	45930
Cassia	432000	Zink.	25440
u. s. w.		Baumwollenwaaren	47290
		Div. Manufakturw.	21700
		Kurze Waaren . .	10870
		Fensterglas (1463 K.)	8540
		u. s. w.	
1852: 1,947320 M.-Bco.		1852: 541750 M.-Bco.	

Britisch Ostindien.

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851: 813650 M.=Bco.		1851: 228260 M.=Bco.	
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Salpeter	219120	Wollenwaaren . .	88030
Reis	189820	Baumwollenwaaren	29050
Reis, im J. 1852:	448880		
Schellack	80280	Glaswaaren . . .	10560
Rohzucker . . .	12660	Kurze Waaren . .	22760
Kips (Felle) . . .	127410	Zink	5150
u. s. w.		u. s. w.	
1852: 1,263270 M.=Bco.		1852: 82260 M.=Bco.	

Britisch Australien.

Einfuhr.		Ausfuhr.
1851: 143670 M.=Bco.		1851: 295600 M.=Bco.
Darunter:	M.=Bco.	Meist Passagiergut, Seiden=, Wollen= u. Baumwollenwaaren.
Schaafwolle . . .	106930	
u. s. w.		u. s. w.
1852: 507930 M.=Bco. von Australien und Sandwich=Inseln.		1852: 990210 M.=Bco. nach Australien und Sandwich=Inseln.

Im Jahre 1853 hat der directe Verkehr Hamburgs mit Australien sehr zugenommen, namentl. in Folge der starken Auswanderung dahin. Die Hamburger Schiffer nehmen als Rückfracht Austral. Kupfererz, Schafwolle, Häute &c., und segeln dann nach Batavia, um dort Java-Kaffee, zur Vervollständigung ihrer Ladung einzunehmen (s. S. 148).

Inseln Madeira und Teneriffa.

Einfuhr.		Ausfuhr.	
(in der Westküste von Afrika begriffen. S. neben).		1851: 30530 M.=Bco.	
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Wein (Madeira) .	206220	Glaswaaren . . .	8190
Wein (Teneriffa) .	19190	Flachs	4300
Cochenille . . .	15670	Hanf	2830
u. s. w.		u. s. w.	

Einfuhr.	Ausfuhr.
1852: 335370 M.=Bco.	1852: 13310 M.=Bco.

Madeira und die Azoren gehören zu Portugal; die Canarischen Inseln mit Teneriffa zu Spanien.

Westküste von Afrika.

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851: 532950 M.=Bco.		1851: 271170 M.=Bco.	
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Palmöl	384030	Baumwollenwaaren	54500
Gumi Copal . .	8050	Glaswaaren . .	3470
Cocusöl	11860	Spirituosen . . .	9020
Elephantenzähne .	97940	Waffen	7500
u. s. w.		u. s. w.	
1852: 377840 M.=Bco.		1852: 277680 M.=Bco.	

Cap der guten Hoffnung (Britisch).

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851: 83700 M.=Bco.		1851: 56270 M.=Bco.	
Darunter:	M.=Bco.	Darunter:	M.=Bco.
Häute	24690	Manufakturwaaren .	9500
Copal	19610	Glaswaaren . . .	1750
Nelken	19060	Bauholz	5000
u. s. w.		Geräuchertes Fleisch	4280
		u. s. w.	
1852: 984807 M.=Bco. von dem Cap.		1852: 154980 M.=Bco. nach dem Cap.	
1852: 384530 M.=Bc. von d. Afr. Ostküste, Port Natal.		1852: 48100 M.=Bco. nach d. Afr. Ostküste.	

Die Ausfuhr Hamburgs nach allen transatlantischen Häfen betrug im Jahre 1849: 22,298750 M.=Bco.

1850:	31,640740	"
1851:	41,223510	"
1852:	50,214600	"

Verkehr mit europäischen Ländern im Jahre 1851.

Großbritannien.

Einfuhr. 1851: 108,288810 M.-Bco.

	M.-Bco.	Ctr.
Bau- und Brennmaterial .	2,667650	5,922908
	(meist	Steinkohlen.)
Andere Rohstoffe u. Halbfabrikate	60,308730	1,504034
Verzehrungsgegenstände . . .	5,253170	366179
Manufakturwaaren und Leinen .	29,494040	118392
Industrie- und Kunsterzeugnisse .	7,763540	192570
Contanten und edle Metalle . .	2,801680	200
	108,288810	8,104283

Im Jahre 1852: 123,047970 M.-Bco. *)

*) Nach englischen Angaben betrug die Ausfuhr Großbritanniens, von britischen Fabrikaten und Erzeugnissen, ohne Colonialwaaren, in den Jahren 1851 und 1852:

	1851.	1852.
nach den Hansestädten . . .	6,920078 £	6,872253 £
(od. in Pr. Thlr. (à $6^4/_5$)	47,056530 Thlr.	46,711320 Thlr.
nach Preußischen Häfen . .	581884 £	503531 £
„ Hannoverischen Häfen .	227288 „	365843 „
„ Mecklenburgischen Häfen .	33153 „	38351 „
„ Oldenburgischen Häfen .	10909 „	31715 „
„ Holland (vieles f. Deutschl.)	3,542673 „	4,109976 „
„ Belgien „ „	984501 „	564453 „
„ Frankreich	2,028463 „	2,731286 „

Specielle Einfuhr von Großbritannien.

Darunter waren im Jahre 1851:

Twiste und Baumwollengarn . . .		20,558380	M.=Bco.
Wollengarn		9,639330	„
Baumwolle	62912 Blln.	7,418470	„
Leinengarn und Zwirn		5,210130	„
Indigo		3,927570	„
Steinkohlen		2,446470	„
Felle (zu Pelzbereitung)		1,206420	„
Stangen= und Schmiedeeisen . . .		1,106010	„
Kips und Ostindische Häute . . .		800000	„
Cochenille		755380	„
Rohe Schafwolle . . .	2512 Blln.	650840	„

Die Gesammt=Ausfuhr Großbritanniens betrug im Jahre 1852:

nach	dem nördl. Europa (einschl. franz. Häfen) .	20,867293	£
„	dem Mittel=Meer (einschl. Spanien) . . .	7,325791	„
„	den Britischen Colonien	14,756436	„
„	Australien	4,222205	„
„	Westindien und Süd=Amerika	10,841328	„
„	den Vereinigten Staaten	16,367737	„
„	China	1,968244	„
„	anderen Gegenden	1,727820	„
		78,076854	£

Im J. 1842 betrug diese Ausfuhr blos 47,381023 £

näml. nach	dem nördl. Europa .	18,615898	„
„	dem Mittel=Meer .	4,635529	„
„	den brit. Colonien .	12,835569	„
„	Australien	916164	„
„	Westindien u. Südam.	5,822273	„
„	Vereinigten Staaten .	3,535381	„
„	China	969381	„
„	anderen Gegenden .	50828	„
		47,381023	£

Zunahme im Jahre 1852 . 30,695831 £

Einfuhr.

Fortsetzung.

Gesalzene Amerikanische Häute . . .			455870	M.-Bco.
Trockene Häute			132180	"
Kupfer			584280	"
Roheisen	96535	Ctr.	174420	"
Eisendraht	10169	"	109870	"
Blei	12760	"	159700	"
Messing	2757	"	136590	"
Yellow Metall	2028	"	101380	"
Schwarze Eisenbleche . .	17321	"	111910	"
Stahl	14244	"	225470	"
Leinöl	22845	"	478250	"
Palmöl	14288	"	265450	"
Cocusöl	11638	"	273080	"
Brennöl	3223	"	81600	"
Guano	14450	"	96370	"
Elephantenzähne	787	"	225170	"
Thran	1096	Faß.	185320	"
Seide	455	Ctr.	490280	"
Leder	3285	"	375810	"
Calcinirte Soda . . .	55139	"	363060	"
Cristallisirte Soda . . .	18995	"	74600	"
Chromkali	5026	"	202450	"
Pferde	338	Stück.	200000	"
Lacdye	1419	Ctr.	112190	"
Chinine	11018	Unz.	94420	"
Schaf- und Ziegenfelle . .	96374	Stück.	93570	"
Messingblech und Messingdrath .	1685	Ctr.	91860	"
Mahagoniholz	117138	Q.-F.	85700	"
Büffelhörner	5361	Ctr.	82630	"
Perlmutterschalen	2424	"	82290	"
Quecksilber	334	"	78410	"
Ostindischer Salpeter . .	3473	"	68720	"
Südsee Salpeter	4245	"	39670	"
Stahldrath	273	"	49970	"
Alaun	7179	"	41480	"

Einfuhr.

Darunter waren im Jahre 1851:

Zinn			587 Ctr.	33450	M.-Bco.
Kupferdrath			264 „	29000	„
Ricinusöl			1437 „	42910	„
Rhabarber			191 „	23440	„
Kaffee			32947 „	950790	„
Rohzucker			38838 „	452930	„
Syrup			31243 „	294420	„
Thee			4640 „	607590	„
Reis			71860 „	600850	„
Heringe . , . . .			28115 Ton.	352080	„
Tabak			4167 Ctr.	191610	„
Rum			807 Faß.	170670	„
Piment			4458 Ctr.	140430	„
Pfeffer			2972 „	62920	„
Cordaman			570 „	107150	„
Bier . . .		2507 Faß.	u. 75 Kist.	130000	„
Hopfen . . .		2805 Blln.	4632 Ctr.	156020	„
Austern			2,728900 Stück.	101590	„
Zimmet			143 Ctr.	27630	„
Cacao			1518 „	31460	„
Mandeln			4658 „	161790	„
Baumwollenw.	8723 Bll.	3371 Kist.	16 Fäss.	12,494400	„
Wolle- u. Hlbw.	7418 „	465 „	11 „	10,152000	„
Div. Manufktw.	1988 „	1303 „	8 „	3,855720	„
Leinen u. Segelt.	801 „	1093 „	— „	1,797160	„
Seide u. Halbs.	89 „	667 „	— „	1,169020	„
Kurze Waaren .	89 „	1892 „	666 „	1,501760	„
Maschinen				1,477060	„
Feine Eisenwaaren				1,275710	„
Grobe Eisenwaaren				197410	„
Eisenbahnschienen . . .			56816 Ctr.	283630	„
Kupferne Walzen . . .			1706 „	331380	„
Messing- und Metallwaaren . . .				236500	„
Stahlfedern				172000	„
Messing-Röhren . . .			1586 Ctr.	111970	„

Einfuhr.

Fortsetzung.

Blei-Röhren	1578 Ctr.	20780	M.-Bco.
Nadeln		88540	„
Knöpfe		73850	„
Eiserne Röhren . . .	9867 Ctr.	64680	„
Gasuhren		54630	„
Taschenuhren		18360	„
Steingut und Thonwaaren . . .		497750	„
Porzellan		14310	„
Gedruckte Bücher		180160	„
Papier		71490	„
Pappwaaren		53950	„
Mathematische Instrumente . . .		35190	„
Wagen	39 Stück.	31620	„

u. s. w.

Großbritannien.

Ausfuhr im Jahre 1851: 41,270440 M.-Bco.

	M.-Bco.	Ctr.
Bau- und Brennmaterial . .	125260	50306
Andere Rohstoffe und Halbfabrikate	16,619560	632847
Verzehrungsgegenstände	11,809670	1,018349
Manufakturwaaren und Leinen .	1,943500	6987
Industrie- und Kunsterzeugnisse .	5,787110	84898
Contanten und edle Metalle . .	4,985340	646
	41,270440	1,794030

Im Jahre 1852: 52,702720 M.-Bco.

Specielle Ausfuhr von Großbritannien.

Darunter waren im Jahre 1851:

Rohe Schafwolle	21743 Blln.	60892 Ctr.	7,546870	M.-Bco.
Zink		134973 „	1,250350	„
Lumpen . .	38271 Blln.	105599 „	1,150470	„

Ausfuhr.
Fortsetzung.

Kleesamen, weißer	41954 Ctr.	952850	M.-Bco.
„ rother	39829 „	917820	„
Leinsaat	8539 „	58020	„
Diverse Sämereien	1492 „	47310	„
Felle		894660	„
Robbenfelle		180650	„
Borsten	3435 Ctr.	502540	„
Oelkuchen	85859 „	237050	„
Knochen	42646 „	111090	„
Wollengarn	1273 „	545210	„
Leinengarn	87 „	53400	„
Blutegel	2,531000 „	307150	„
Kobalterz	4477 „	147040	„
Leder		110210	„
Kalbfelle		99090	„
Rübsaat		92670	„
Eichenrinde (Borke)	17558 Ctr.	41770	„
Gesalzenes Schweinefleisch	170070 „	4,315860	„
Lebendes Schlachtvieh	20948 Stck.	325390	„
Schmalz	9477 Ctr.	307940	„
Geräuch. Schinken und Speck	7643 „	202380	„
Gesalzenes Ochsenfleisch	4079 „	86050	„
Frisches Fleisch	4041 „	81030	„
Butter	69150 „	2,754770	„
Käse	1128 „	13970	„
Schiffsbrod	4079 „	29680	„
Rauchfleisch	465 „	15800	„
Würste	134 „	8320	„
Wein . . 1098 Kisten.	321 Fässer.	126720	„
Champagner	1037 Flaschen.	2610	„
Weizen	7894 Last.	2,161960	„
Weizenmehl	18623 Ctr.	142310	„
Gerste	2162 Last.	317290	„
Wicken	487 „	95840	„
Erbsen	452 „	90370	„

Ausfuhr.

Fortsetzung.

Bohnen . .	480 Ctr.	88540 M.-Bco.
Kartoffeln . .	46946 "	70600 "
Kartoffelmehl .	6967 "	60590 "
Grünes Gemüs und Obst .		92310 "
Hafer . .	313 Last.	39950 "
Thee . .	343 Kist.	11530 "
Cigarren . .	675000 Stück.	27650 "
Kümmel . .	2365 Ctr.	34580 "
Baumwollenwaaren . .		574150 "
Wolle- und Halbwollewaaren .		482830 "
Seide- und Halbseidewaaren .		186550 "
Leinen und Segeltuch . .		144540 "
Diverse Manufakturwaaren .		551760 "
Kurze Waaren		1,379020 "
Hohlglas		480720 "
Gold- und Silberwaaren . .		249860 "
Metallwaaren . . .		119960 "
Korbwaaren		65350 "
Glasperlen		62740 "
Spiegel		34280 "
Pianoforte		26080 "
Andere musikalische Instrumente		128890 "
Feine Holzwaaren . . .		531030 "
Zündhölzer		343160 "
Porzellan und Steingut . .		114740 "
Gedruckte Bücher . . .		238650 "
Papier		11020 "
Lithographien und Gemälde .		173880 "
Mobilien		83030 "
Feine Eisenwaaren . . .		23530 "

u. s. w. u. s. w.

Belgien.

Einfuhr.

1851: 2,860800 M.=Bco.

Darunter:		M.=Bco.
Raff. Zucker .	46151 Ctr.	834910
Wildhäute .	11573 „	288110
Fensterglas .	24656 Kist.	204020
Hohlglas und Spiegelglas	3011 „	171100
Papier		138170
Waffen		128430
Zinkblech		81190
Hanföl		137510
Leinen und Segeltuch		116730
Leder und Sohlleder		66760
Rüböl		61560
Baumwollenwaaren .		57300
Hopfen . .	256 Blln.	13500
Käse (Limbrg.)	447 Kist.	13080
u. s. w.		

1852: 2,913330 M.=Bco.

Ausfuhr.

1851: 59750 M.=Bco.

Darunter:		M.=Bco.
Oelkuchen	6558 Ctr.	16060
Hanf . .	640 „	15470
Droguerien . . .		3520
Ges. Schweinefleisch		2200
„ Ochsenfleisch .		1390
u. s. w.		

1852: 274000 M.=Bco.

Niederlande (Holland).

Einfuhr.

1851: 8,362340 M.=Bco.

Darunter:		M.=Bco.
Kaffee . .	94396 Ctr.	2,740620
Rff. Zucker	71377 „	1,133200
Bastern .	16338 „	165620
Candis .	4559 „	73350
Käse . .	23848 „	584820
Heringe .	1597 Ton.	32380
Rohzucker .	795 Ctr.	10270
Tabak . .	6342 „	169670
Cigarren	2,164000 „	13870
Sardellen		123190

Ausfuhr.

1851: 4,635800 M.=Bco.

Darunter:		M.=Bco.
Tabak . .	4914 Ctr.	180020
Thee . .	414 „	33270
Kaffee . .	852 „	25120
Cand. Ingw.	416 „	24830
Rübsaat .	296 Last.	108870
Am. Häute	2581 Ctr.	74660
Kupfer . .	1528 „	70610
Leinen		89180
Wollenwaaren . . .		44610
Baumwollewaaren .		36510

Einfuhr.

Fortsetzung.		M.=Bco.
Thee 1036 K. od. 416 Ctr.		62680
Reis . .	6839 Ctr.	51270
Macis . .	652 „	98450
Muskatnüsse	682 „	101080
Nelken .	825 „	36790
Pfeffer .	2043 „	40050
Zimmet .	268 „	29610
Arrak		50830
Krapp . .	7938 Ctr.	248110
Indigo .	532 „	236000
Zinn . .	4761 „	242660
Stuhlrohr	11113 „	117810
Bleiweiß .	7827 „	116520
Div. Manufakturw. .		138520
Stearinlichter 1049 Ctr.		71860
Papier		69380
u. s. w.		

1852: 7,171110 M.=Bco.

Ausfuhr.

Fortsetzung.	M.=Bco.
Seidenwaaren . . .	23080
Div. Manufakturw. .	86060
Schießpulver 1689 Ctr.	59400
Glaswaaren . . .	58580
Kurze Waaren . . .	19960
Contanten	3,110090
u. s. w.	

1852: 3,886680 M.=Bco.

Portugal.

Einfuhr.

1851: 634490 M.=Bco.

Darunter:	M.=Bco.
Wein	289730
Mandeln . . .	101870
u. s. w.	

1852: 1,236320 M.=Bco.

Ausfuhr.

1851: 381940 M.=Bco.

Darunter:	M.=Bco.
Leinen	89210
Div. Manufakturw.	48610
Pianoforte . . .	32620
Butter	18980
Leder	18310
u. s. w.	

1852: 541310 M.=Bco.

Einfuhr. (Fortsetzung.)		Ausfuhr.	
1849: 1,054720 M.-Bco.		1849: 328450 M.-Bco.	
Darunter:	M.-Bco.	Darunter:	M.-Bco.
Wein	619090	Leinen	79780
u. s. w.		Segeltuch . . .	24820
		Div. Manufakturw.	58870
		Pianofortes . . .	18200
		Butter	32820
		Leder	13720
		u. s. w.	

Spanien.

Einfuhr.		Ausfuhr.	
1851: 734930 M.-Bco.		1851: 975060 M.-Bco.	
Darunter:	M.-Bco.	Darunter:	M.-Bco.
Wein	242700	Butter	191730
Rosinen	72830	Bauholz	397060
Tafelrosinen . . .	46330	Kalbfelle	84920
Mandeln	43170	Eisen- u. Stahlwaar.	36110
Orangen	11670	Glaswaaren . . .	78240
Zitronen	61600	Leinen *)	28200
u. s. w.		Flachs	38770
		Fortepianos . . .	16320
		u. s. w.	
1852: 945660 M.-Bco.		1852: 1,113620 M.-Bco.	
1849: 1,301760 „		1849: 804010 „	
Darunt. im J. 1849:	M.-Bco.	Darunt. im J. 1849:	M.-Bco.
Wein	236890	Butter	282610
Olivenöl	386010	Glaswaaren . . .	102780
Rosinen und Tafelr.	299240	Flachs	53960
Orangen u. Citronen	80470	u. s. w.	
u. s. w.			

---

*) Die Abnahme der deutschen Leinenausfuhr nach Spanien und Portugal ist hauptsächlich der englischen Concurrenz zuzuschreiben. Früher war Hamburgs Verkehr mit der Pyrenäischen Halbinsel so stark, daß man dort alle Deutsche **Hamburger** nannte, wie man in Oesterreich die Deutschen noch **Schwaben** nennt.

Gibraltar.

Einfuhr.

1851: Keine.

1852: 6200 M.-Bco.

Ausfuhr.

1851: 90320 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Butter	21240
Kalbfelle und Leder	12770
Gesalz. u. ger. Fleisch	7820
u. s. w.	

1852: 123340 M.-Bco.

Neapel und Sizilien.

Einfuhr.

1851: 1,766760 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Baumöl	577300
Mandeln	208370
Zitronen u. Orangen	478910
Lakrizen	50930
Weinstein	27260
Cremor Tart. . .	40760
Schwefel	228550
u. s. w.	

1852: 1,168010 M.-Bco.

Ausfuhr.

1851: 5100 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Seidenwaaren . .	1630

1852: 34070 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Leinen	7000
Mobilien	6100
Cigarren	3330
Kurze Waaren . .	3170
Baumwollenwaaren	1980
u. s. w.	

Triest.

Einfuhr.

1851: 585610 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Rosinen	12730
Korinthen . . .	137550
Weinstein	13800
Mandeln	15390
Sumack	120950
u. s. w.	

Ausfuhr.

1851: 331360 M.-Bco.

1849: 122160 M.-Bco.

Einfuhr.	Ausfuhr.
1852: 782480 M.=Bco. worunter von Venedig 47640 M.=Bco.	1852: 1,141580 M.=Bco. nach Triest, Venedig und San Giovanni, worunter nach Venedig blos für 880 M.=Bco.

Nach Triest gingen im J. 1852

Kartoffelsprit . .	377200
Rohzucker	354850
Thran	111360
Kupfer	97420

u. s. w.

Der Verkehr zwischen Triest und Hamburg hat im Jahre 1852 beträchtlich zugenommen, namentlich in der Ausfuhr dahin. Vergleicht man Triest mit Hamburg, so steht dieser österreichische Haupthafen in der Gesammt=Ein= und Ausfuhr gegen Hamburg sehr zurück. Der Grund liegt hauptsächlich darin, daß Triest kein so wohlhabendes produzirendes Hinterland mit großen, vom Handel belebten Strömen hat, daher auch nur im Ganzen eine geringe Ausfuhr, und die einlaufenden Schiffe keine hinreichenden Rückfrachten erhalten können, mit Ausnahme solcher Schiffe, welche die Küstenstaaten und die Häfen des mittelländischen Meeres besuchen.

Kirchenstaat.

Einfuhr.	Ausfuhr.
1851: Keine Einfuhr.	1851: 27450 M.=Bco.

Sardinien.

Einfuhr.	Ausfuhr.
1851: 184330 M.=Bco.	1851: Keine Ausfuhr.
1852: 184170 "	1852: 32760 M.=Bco.

Toskana.

Einfuhr.	Ausfuhr.
1851: 386010 M.=Bco.	1851: Keine Ausfuhr.
1852: 493440 "	1852: 20190 M.=Bco.

Frankreich.

Einfuhr.

1851: 7,556630 M.=Bco.

Darunter:			M.=Bco.
Wein .	37680	Fäss.	1,791570
„ .	3608	Kist.	
Champagner	9211	K.	665470
Frz. Esprit .	791	F.	166570
Cognac . .	1156	F.	136170
„ . .	266	K.	
Branntwein	606	F.	64070
„	47	K.	
Essig			9040
Olivenöl .	1201	Ctr.	47350
Aether. Öle	160	„	32690
Rüböl . .	604	Fäss.	86580
Terpentinöl	843	„	99000
Mandeln .	2648	Ctr.	121270
Catharin. Pfl.	9296	„	148150
Anthony Pfl.	9828	„	85740
Krapp . .	12143	„	433970
Luzernsaat .	6572	„	191280
Weinstein .	1174	„	29320
Crem. Tart.	2167	„	88160
Am. Rindh.	11928	„	311350
Korken	22,843000	„	88670
Porzellan			148500
Kurze Waaren . . .			111700
Papier			64670
Parfümerien			28110
Seide- u. Halbseidew.			273520
Baumwollenwaaren .			145540
Wolle- u. Halbwollew.			59490
Div. Manufakturw. .			142140

u. s. w.

1852: 6,347730 M.=Bco.

Ausfuhr.

1851: 1,883440 M.=Bco.

Darunter:			M.=Bco.
Kalbfelle .	420343	St.	552950
Zinkplatten	44948	Ctr.	413170
Schafwolle	369	Bll.	132680
Kupfer .	1650	Ctr.	81250
Wollenwaaren . . .			25000
Glaswaaren . . .			35280
Stabholz			36860
Zuckerschaum	23455	Ctr.	25520
Palmöl .	2245	„	43380
Elfenbein .	68	„	24190
Schaffelle .	38876	„	23270
Oelkuchen			15840
Leder			14230

u. s. w.

1852: 3,856710 M.=Bco.

Mehrere reiche spanische Häuser haben sich, nach den Revolutionen in Mexiko, Chili und Peru, in Bordeaux angesiedelt, daher auch Bordeaux ein Hauptmarkt für Vanille, Chinarinde und Cochenille ist.

Türkei, Jonische Inseln und Griechenland.

Einfuhr in den Jahren 1851 und 1852:

		1851. M.-Bco.	1852. M.-Bco.
von den Jonischen Inseln:	Korinthen .	225920	461720
„ Griechenland . . .	„ .	58630	80690
„ Kleinasien . . .	Rosinen .	504690	799470
„ „	Feigen . .	7120	

Keine Ausfuhr in den Jahren 1851 und 1852.

Rußland.

Einfuhr im Jahre 1851:

		M.-Bco.
vom weißen Meer		355270
Darunter:	M.-Bco.	
1471 T. Thran	220000	
Kalbfelle . .	64500	
von Ostseehäfen		439820
Zus. .		795090

Darunter:		M.-Bco.
Roggen . .	757 Last.	190080
R. Tauwerk	1688 Ctr.	34890
Stearinlicht.	473 „	29500
Potasche. .	1904 „	28160
Talg . .	1015 „	21520
Bettfedern .	366 „	14500

u. s. w.

1852: 713760 M.-Bco.

Ausfuhr im Jahre 1851:
1,099240 M.-Bco.

Darunter:		M.-Bco.
Kaffee . .	21167 Ctr.	568530
Rohzucker	1834 „	35180
Wein . .	402 „	45680
Baumöl .	1950 „	49080
Droguerien	1523 „	47280
Tabak . .	460 „	26640
Farbwaaren	811 „	22780

u. s. w.

1852: 1,460590 M.-Bco.

Norwegen und Schweden.

Einfuhr.

1851: 300910 M.-Bco.

Darunter:		M.-Bco.
Eisen . .	8856 Ctr.	65710
Stahl . .	2062 „	27110
Eis. Nägel	784 „	12700
Thran . .	650 Faß.	33080
Heringe .	1247 Ton.	12830
Bauholz		7990
Ziegenfelle .	8109 Stck.	4864
u. s. w.		

Ausfuhr.

1851: 2,798200 M.-Bco.

Darunter:		M.-Bco.
Kaffee .	16046 Ctr.	404600
Wollenwaaren . . .		323430
Baumwollenwaaren .		185170
Seide- u. Halbseidew.		110620
Div. Manufakturw. .		101480
Kurze Waaren . . .		172990
Rohzucker .	4143 Ctr.	65240
Syrup . .	4187 „	30280
Raff. Zucker	1398 „	27040
Cigarren .	786000 Stck.	26700
Schafwolle	2132 Ctr.	126560
Häute . .	6060 „	162110
Droguerien	3672 „	124460
Hopfen . .	904 „	47710
Farbwaaren	3023 „	59000
Leinen		52400
Thee . . .	323 Kist.	16550
u. s. w.		

Im Jahre 1852 von:

Norwegen	456490 M.-Bco.
Schweden	233660 „
Zus.	690150 M.-Bco.

Im Jahre 1852 nach:

Norwegen	3,819270 M.-Bco.
Schweden	709470 „
Zus.	4,528740 M.-Bco.

Verkehr mit den deutschen Küstenstaaten, seewärts,

(einschließlich zweier nichtdeutschen: Dänemark und Helgoland).

Preußen.

Einfuhr.

1851: 392240 M.-Bco.

Darunter:			M.-Bco.
Roggen .	1284	Last.	257020
Weizen .	285	„	79500
Lumpen .	1910	Blln.	35950
u. s. w.			

1852: 71540 M.-Bco.

Darunter wenig Getreide.

Ausfuhr.

1851: 1,364520 M.-Bco.

Kaffee . .	18521	Ctr.	503320
Rohzucker .	14380	„	191720
Thee . .	1630	Kist.	112140
Wildhäute .	3318	Ctr.	85460
Baumwolle	386	Blln.	38480
Reis . .	2737	Ctr.	30470
Rosinen .	2433	„	25240
Mandeln .	879	„	34340
Baumöl .	1546	„	39770
u. s. w.			

1852: 1,439580 M.-Bco.

Mecklenburg.

Einfuhr.

1851: 3240 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Theer	1980
Knochen	940
u. s. w.	

1852: 19780 M.-Bco.

Ausfuhr.

1851: 13260 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Dachschiefer	2970
Kaffee	2300
u. s. w.	

1852: 10240 M.-Bco.

Dänemark und Herzogthümer *).

Einfuhr.			Ausfuhr.		
1851: 164400 M.=Bco.			1851: 986070 M.=Bco.		
Darunter:		M.=Bco.	Darunter:		M.=Bco.
Rübsaat		35720	Baumwollenwaaren		124390
Butter	454 Ctr.	13260	Kaffee		108140
Gerste	156 Last.	26890	Rohzucker		89010
Austern	830000 Stck.	33000	Wollenwaaren		71850
u. s. w.			Leinen		59650
			Wein		56710
			Droguerien		33720
			Hopfen	162 Blln.	8150
			u. s. w.		
1852: 270900 M.=Bco.			1852: 955410 M.=Bco.		

Cuxhafen und Helgoland.

Einfuhr.		Ausfuhr.		
1851: 36980 M.=Bco.		1851: 446990 M.=Bco.		
Darunter von Cuxhafen:	M.=Bco.	Darunter:		M.=Bco.
Reps	8660	Baumwollenwaaren		65900
Leinsaat	1210	Wollenwaaren		56580
Sumak	7070	Leinen		8220
Leder	1830	Kaffee	1843 Ctr.	45460
u. s. w.		Zucker	1049 „	20090
		Wein		15660
		Spirituosen		17080
		u. s. w.		
1852: 45640 M.=Bco.		1852: 410290 M.=Bco.		

---

*) Hamburgs Handel mit Dänemark hat durch die letzten Kriegsereignisse und durch Hamburgs lebhaften Antheil an dem Deutschen Interesse, abgenommen, dagegen mit Holstein zugenommen.

Die neue englische Eisenbahn von Tönningen nach Flensburg wird Hamburg keinen großen Abbruch thun.

Bremen und Weser.

Einfuhr.

1851: 1,962760 M.-Bco.

Darunter:		M.-Bco.
Tabak . .	16652 Ctr.	582370
Lumpen .	15601 „	133880
Wallfischbard.	975 „	103900
Leinen		66700
Baumwolle	676 Bll.	63690
Tabakstengel	8805 Ctr.	55800
Cigarren	694000 Stck.	10240
Mahagonih.	141006 Q.-F.	51300
Thran		46000
Rum		41860
Reis . .	3746 Ctr.	41010
Kaffee . .	1062 „	37050
Rohzucker .	2940 „	40900
Thee . .	152 „	15750
Wein		22950

u. s. w.

1852: 1,997290 M.-Bco.

Ausfuhr.

1851: 1,344200 M.-Bco.

Darunter:		M.-Bco.
Tabak . .	15603 Ctr.	593710
Rohzucker	6983 „	101390
Kaffee . .	1656 „	43180
Bauholz		79280
Baumwollenwaaren .		40210
Wollenwaaren . . .		34230
Wein		38820
Reis		38500
Glaswaaren . . .		17310
Leinen		10150
Thee . . .	68 Ctr.	4170
Arrak		4070

u. s. w.

1852: 1,587850 M.-Bco.

Oldenburg.

Einfuhr.

1851: 63370 M.-Bco.

Darunter:	M.-Bco.
Rothholz	32830
Chilischer Salpeter .	11450
Schinken	5600

u. s. w.

1852: 49800 M.-Bco.

Ausfuhr.

1851: 207800 M.-Bco.

Wollewaaren . .	32660
Baumwollewaaren	30190
Div. Manufakturw.	21710
Bau- und Nutzholz, Fourn. . . .	22540
Kurze Waaren .	11430
Eisen und Stahl .	16910
Wein	10760
Eisen- u. Metallw.	8290
Glas und Porzellan	10190

u. s. w.

1852: 213410 M.-Bco.

Ostfriesland.

Einfuhr.

1851: 397650 M.=Bco.

Darunter:		M.=Bco.
Butter	. 4810 Ctr.	160880
Heringe	. 862 Tn.	12680
Kalbfelle	. 28326 Stck.	42640
Thee	. . 1221 Kstn.	50230
Schaffelle	. 13205 Stck.	6980
Leder	. . . . . .	5630
Schinken	. 1116 Ctr.	4660
u. s. w.		

1852: 319850 M.=Bco.

Ausfuhr.

1851: 350470 M.=Bco.

Darunter:	M.=Bco.
Bauholz	65430
Thee 865 Kisten .	60340
Baumwollewaaren .	34160
Wollenwaaren . .	29200
Zucker und Syrup .	21560
Wildhäute	19180
Rosinen u. Korinthen	10830
Div. Manufakturw.	33670
u. s. w.	

1852: 461030 M.=Bco.

Hamburgs Handels-Beziehungen zu Berlin (und Umgegend), auf der Eisenbahn,

nach den Hauptartikeln, in den J. 1851 u. 1852.

Einfuhr in Hamburg auf der Berlin-Hamburger-Bahn.

	1851.		1852.	
		M.-Bco.		M.-Bco.
Schafwolle . .	22525 B.	7,988310	30866 B.	10,586480
Wollengarn .	2384 Ctr.	842080	2803 Ctr.	902240
Zink	60905 „	581050	88827 „	1,083120
Felle, zur Pelzbeitung . .		557900	—	729630
Kalbfelle . .	101066 Stck.	138430	94631 Stck.	142930
Leder	936 Ctr.	113600	—	128580
Pferdehaare . .	461 „	64910	356 Ctr.	47460
Rother Kleesamen	32200 „	800850	14355 „	427010
Weißer „	18501 „	423590	34839 „	915900
Seide . . .	335 „	442530	311 „	369620
Lumpen . . .	16670 „	187910	18369 „	214640
Borsten . . .	2946 „	385520	2305 „	298340
Kobalterz . .	4443 „	148030	3503 „	120250
Rüböl . . .	6694 „	130600	22844 „	487540
Bettfedern . .	1328 „	87160	1001 „	76750
Wolle- u. Halbwollewaaren		9,011250	—	9,208480
Leinen		5,518470	—	4,974230
Baumwollenwaaren . . .		7,007030	—	7,695140
Seide- und Halbseidewaaren		1,645480	—	2,605240
Diverse Manufakturwaaren		1,952300	—	2,466390
Wachstuch		64590	—	114880
Kurze Waaren		1,499510	—	1,389770

Fortsetzung der Einfuhr.

	1851.		1851. M.=Bco.		1852.	1852. M.=Bco.
Glaswaaren			803630	—		728530
Messing= und Metallwaaren			284180	—		298920
Feine Holzwaaren . . .			271670	—		284130
Porzellan			211560	—		273130
Lederwaaren			179620	—		280160
Lederne Handschuhe . . .			132350	—		132440
Feine Eisenwaaren . . .			111120	—		141840
Papier und Pappwaaren .			181760	—		224090
Gold= und Silberwaaren .			47650	—		131620
Gedr. Bücher u. Musikalien			544110	—		562160
Musikalische Instrumente .			205940	—		250020
Gemälde und Lithographien			171390	—		225260
Pianoforte			45650	—		44670
Glasperlen			168580	—		111560
Strohgeflechte			127640	—		104750
Zündhölzer und Zündhütchen			150670	—		191480
Spiegelglas			38850	—		56660
Passagiergut			2,289750	—		3,555300
Militär=Effekten			213640	—		—
Contanten			374000	—		—
Schlachtvieh	99074	Stck.	2,908570	66012	Stck.	2,494320
Butter . . .	31632	Ctr.	1,239720	21781	Ctr.	855530
Kartoffelspiritus	6281	Faß.	616580	4598	Faß.	629470
Tabak . . .	6281	Ctr.	145530	2291	Ctr.	53100
Hopfen . .	1028	„	88380	2123	„	121200
Weizen . . .	2040	Last.	597530	1825	Last.	541000
Hafer . . .	1798	„	258040	1182	„	150800
Roggen . .	727	„	158470	1225	„	276500
Gerste . . .	365	„	65780	42	„	8750
Gelbe Erbsen .	126	„	37470	248	„	57470
Cigarren .	6,692000	„	67720	4,897000	„	39000

u. s. w.

Zusammen im Jahre 1851: 54,655250 M.=Bco.

„ „ „ 1852: 60,774420 „

Ausfuhr von Hamburg, auf der Berlin-Hamb. Eisenbahn.

	1851.	M.-Bco.	1852.	M.-Bco.
Baumwollengarn	277018 Ctr.	16,549480	289401 Ctr.	15,758590
Baumwolle . .	51001 „	6,025060	183914 „	6,064470
Wollengarn . .	58026 „	8,220380	56571 „	7,635850
Leinengarn . .	43728 „	4,501870	66301 „	5,845710
Indigo . . .	9887 „	3,036260	51388 „	1,608150
Amerikan. Häute	251637 St.	2,219350	198118 St.	1,608150
Kupfer	18997 Ctr.	1,078240	5597 Ctr.	332440
Cochenille . .	2446 „	645570	1681 „	416290
Schafwolle . .	2356 Blln.	64370	1508 Blln.	363640
Seide	455 Ctr.	558380	916 Ctr.	1,026790
Krapp	12094 „	442370	8412 „	277350
Felle (z. Pelzber.)	—	507030	—	1,272530
Ostindische Kips .	160010 Stck.	430370	128275 St.	266640
Wallfischbarden .	2918 Ctr.	391930	2751 Ctr.	493220
Droguerien . .	12776 „	382360	13441 „	445270
Leder	—	331110	—	350760
Elephantenzähne .	764 „	256230	952 Ctr.	342830
Farbwaaren . .	9151 „	231940	10375 „	246030
Kalb- u. Schaffelle	297930 Stck.	197160	343619 St.	284530
Zinn	3115 Ctr.	159900	4089 Ctr.	225670
Schmiedeeisen .	29427 „	150340	36158 „	202600
Stahl	6771 „	108860	13501 „	241600
Maschinen . . .	—	1,298650	—	1,937690
Kupf. Walzen und Röhre . .		399470	—	300650
Feine Eisen- und Stahlwaaren		371150	—	702240
Eisenbahnschienen	20469 Ctr.	116240	—	—
Grobe Eisennw. .	8972 „	120980	—	514690
Eiserne Röhren .	1619 „	25190	—	—
Messing- und Metallwaaren .		75800	—	69880
Austern . . .	1,822000 Stck.	75800	2,322000 Stck.	86480
Butter . . .	—	—	2340 Ctr.	82720

Fortsetzung der Ausfuhr.

	1851.	M.=Bco.	1852.	M.=Bco.
Käse	—	—	3476 Ctr.	105960
Aetherische Oele	—	143160	—	156440
Gumi Elasticum	—	129740	1706 „	164900
Chromſ. Kali .	2877 Ctr.	118820	3040 „	119660
Thran	2351 Faß.	125560	4417 Faß.	252190
Nutzhölzer . .	16025 Ctr.	116940	9709 Ctr.	59810
Terpentinöl . .	4829 „	90270	4863 „	119900
Baumöl . . .	2716 „	86790	5852 „	190070
Palm= u. Cocusöl	4410 „	89710	8950 „	188970
Gutta=Percha .	1402 „	85170	604 „	38170
Stuhlrohr . .	—	71350	3351 „	60170
Perlemutterschalen	2382 „	61880	3621 „	96990
Eisenbleche . .	—	47990	3175 „	32030
Metalldrath . .	2502 „	55250	1658 „	55740
Salpeter . . .	2434 „	36490	6854 „	88070
Diverse Manufakturwaaren .		2,509500	—	4,278910
Baumwollenwaaren . . .		2,798450	—	2,698480
Wolle= und Halbwollewaaren		2,525200	—	1,881010
Seide= und Halbseidewaaren .		1,286920	—	904140
Leinen		784220	—	702460
Kurze Waaren		1,405680	—	737230
Gold= und Silberwaaren .		103050	—	61000
Porzellan und Steingut .		102320	—	98690
Kaffee	255347 Ctr.	6,987500	326599 Ctr.	8,769380
Rohzucker . . .	48176 „	731680	68877 „	898510
Raffinirter Zucker	8239 „	153250	23242 „	422650
Thee 8022 Kist. od.	4470 „	557550	11813 Kist.	638120
Reis	38226 „	372930	39569 Ctr.	334670
Tabak	35252 „	1,369742	70713 „	2,063070
Cigarren . .	57,765000 Stck.	1,991510	57,190000 St.	1,834350
Weine 5305 Faß u.	3020 Kist.	657010	—	681840
Rum	990 Faß.	134730	—	120820
Rosinen . . .	24077 Ctr.	280430	11992 Ctr.	139850
Korinthen . . .	9228 „	107920	5953 „	74910

Fortsetzung der Ausfuhr.

	1851.	M.-Bco.	1852.	M.-Bco.
Cassia	4453 Ctr.	292580	4843 Ctr.	363130
Orangen u. Citr.	23567 Kist.	239400	23986 Kist.	217950
Mandeln . . .	5464 Ctr.	226730	9621 Ctr.	362890
Syrup . . .	6730 „	68460	12517 „	111440
Häringe . . .	3798 Ton.	60890	4909 Ton.	97000
u. s. w.				

Zusammen im Jahre 1851: 81,994860 M.-Bco.
„ „ „ 1852: 88,254890 „

(Vergleiche damit vorher „Güterverkehr auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn" S. 71 und „die Oder".)

Folgende Uebersicht der Eisenbahn-Frachten zwischen Hamburg und der Schweiz habe ich nach dem Tarif des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes v. J. 1853, für das Bremer Handelsbl. (30. Juli) zusammengestellt, von dem solche in andere Blätter übergegangen ist.

Nach diesem Tarif kostet gegenwärtig der Zollcentner zwischen Hamburg und Basel (resp. Haltingen):

für Güter erster Klasse	von Hamburg . . .	3 fl.	36 kr.
	„ Rostock und Lübeck	3 „	49 „
	„ Berlin	3 „	21 „
	„ Magdeburg . . .	3 „	1 „
	„ Leipzig	2 „	51 „
für Güter zweiter Klasse (schwere Güter)			
	von Hamburg . . .	3 fl.	6 kr.
	„ Rostock und Lübeck	3 „	18 „
	„ Berlin	2 „	45 „
	„ Magdeburg . . .	2 „	31 „
	„ Leipzig	2 „	21 „
für Eilgut . . .	von Hamburg . . .	7 „	33 „
	„ Rostock und Lübeck	7 „	36 „
	„ Magdeburg . . .	5 „	54 „
	„ Berlin	6 „	34 „
	„ Leipzig	5 „	34 „

Die Entfernung beträgt (nach dem „Meilenzeiger für den Mitteldeutschen Eisenbahnverband"),

von Hamburg und Lübeck nach Basel	$152_{,2}$	deutsche	Meilen.
„ Rostock nach Basel	 154	„	„
„ Magdeburg nach Basel	. . . 110	„	„
„ Berlin nach Basel	. . . . . $129_{,50}$	„	„
„ Leipzig „ „	. . . . . $136_{,70}$	„	„

Darnach stellt sich der Durchschnittspreis von der Wegstunde auf etwa $1\frac{3}{4}$ Kreuzer oder $\frac{1}{2}$ Silbergroschen. Eine weitere Preisermäßigung ist in Aussicht.

Die gewöhnliche Lieferzeit zwischen Hamburg und Basel ist 10 bis 12 Tage, und bei Eilgütern 5 Tage. Von Berlin und Leipzig beträgt die gewöhnliche Lieferzeit 8 Tage (bei Eilgut 5 Tage von Berlin, und 4 Tage von Leipzig aus). Sonst brauchte man 4 bis 5 Wochen zur Ablieferung der Güter zwischen Hamburg und der Schweiz, wobei gewöhnlich eine Umladung in Frankfurt am Main stattfand, denn die Fuhrleute aus den Hansestädten, wie die Schweizer und Schwäbischen, fuhren selten über Frankfurt hinaus.

Wie sehr der Güterverkehr zwischen Nord- und Süddeutschland auf den betreffenden Eisenbahnen im Steigen ist, geht aus den amtlichen Angaben der Main-Weserbahn zwischen Frankfurt und Guntershausen (bei Cassel) hervor, wonach auf dieser Bahn im Jahre 1852 bereits 1,414556 Zollcentner Güter befördert wurden, und diese Zahl war im Jahre 1853 noch weit stärker. Sehr oft sind die dortigen Güterzüge mit 2 Lokomotiven bespannt.

Bei dem mitteldeutschen Eisenbahnverband sind die Verwaltungen folgender Bahnen betheiligt: 1) Badische Bahn. 2) Main-Neckar Bahn. 3) Main-Weser Bahn. 4) Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (Kurhessen). 5) Thüringische Bahn. 6) Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Bahn. 7) Magdeburg-Wittenbergische Bahn. 8) Leipzig-Dresdner Bahn. 9) Berlin-Anhaltsche Bahn. 10) Berlin-Hamburger Bahn. 11) Mecklenburgische Bahn. 12) Lübeck-Büchner Bahn.

---

*) Zwischen Bremen und der Schweiz ist die Fracht über Cöln pr. Eisenbahn, und von da per Dampfschiff den Rhein hinauf (oder umgekehrt nach Bremen den Rhein hinab), noch billiger, wie die zwischen Hamburg und der Schweiz. (S. „Weser.")

Hamburgs Handels-Beziehungen zu Lübeck,
nach den Hauptartikeln, in den J. 1851 u. 1852.

Einfuhr von Lübeck.

		1851. M.-Bco.	1852.	M.-Bco.
Leinen und Segeltuch . .		295110	—	286050
Neues Tauwerk	22707 Ctr.	478450	—	273400
Hanf		224890	—	233450
Bauholz		350780	—	370030
Butter . . .	7179 Ctr	249930	2400 Ctr.	89710
Schafwolle . .	2185 „	218180	—	407890
Pferdehaare . .	858 „	161480	682 „	84000
Talg	5057 „	116390	3774 „	93760
Kalbfelle .	101508 Stck.	12050	71308 Stck.	72750
Felle (zur Pelzbereitung) .		62020	—	62060
Leder		7690	—	26380
Kurze Waaren		70420	—	114000
Wolle- u. Halbwollewaaren		100830	—	60830
Div. Manufakturwaaren .		92070	—	50780
Lumpen . .	8482 Ctr.	92330	4410 Ctr.	48760
Theer . .	7481 „	82590	11407 „	113580
Stabeisen .	23867 „	190730	—	—
Kupfererz		—	7910 „	220000
Kupfer . .	1042 „	61620	13070 „	768910
Hausenblase	2740 Pfd.	20610	3400 Pfd.	33510
Borsten . .	158 Ctr.	18950	223 Ctr.	36490
Schlachtvieh		—	2906 Stck.	106520

u. s. w.

BIBL. UNIV. GENT

Zusammen im Jahre 1851: 4,274490 M.-Bco.

Zusammen im Jahre 1852: 5,225050 M.-Bco.

	1851.		1852.	
Davon kamen:	Ctr.	M.-Bco.	Ctr.	M.-Bco.
mit Frachtfuhren .	193023	2,790100	8162	153900
auf der Eisenbahn	59458	792050	353392	4,567240
„ „ Stecknitz .	56092	732340	34530	503910
	308573	4,274490	396084	5,225050

Ausfuhr nach Lübeck.

	1851	1851.
	M.-Bco.	M.-Bco.
Baumwollenwaaren	1,353470	1,140330
Wolle	1,625360	1,085540
Seidewaaren	523430	364540
Leinen und Segeltuch . . .	133860	176970
Diverse Manufakturwaaren .	996700	927840
Rohe Seide	395160	349910
Baumwollengarn	344290	207920
Wollegarn	237040	365979
Leinengarn	76960	34430
Droguerien	256440	270440
Wallfischbarden	167420	33130
Amerikanische Häute	146900	144200
Indigo	142070	176100
Farbwaaren	112570	101740
Schafwolle	68550	103740
Baumwolle	59230	119660
Leder	107750	54840
Felle zur Pelzbereitung . . .	85730	118730
Kurze Waaren	501180	510680
Feine Eisenwaaren	253690	178350
Maschinen	70260	37680
Kaffee	791920	1,115070
Raffinirter Zucker	610570	912750

Fortsetzung der Ausfuhr.

		1851.		1852.
		M.-Bco.		M.-Bco.
Candis		77770		—
Thee		66480		74480
Reis		48320		93120
Wein		280780		403700
Tabak		319450		493800
Cigarren . .	10,404000 Stck.	492940	12,968000 St.	507870
Rum		112120		76710

u. s. w. u. s. w.

Zusammen im Jahre 1851: 13,882180 M.-Bco.
Zusammen im Jahre 1852: 13,535640 M.-Bco.

	1851.		1852.	
Davon gingen:	Ctr.	M.-Bco.	Ctr.	M.-Bco.
mit Frachtfuhren .	121019	11,230950	27671	2,062220
auf der Eisenbahn	25690	1,253120	141658	9,898020
„ „ Stecknitz .	75637	1,408110	84859	1,575400
	222346	13,882180	254188	13,535640

Die Verkehrs-Zunahme auf der Eisenbahn tritt hier besonders stark hervor.

Hamburgs Handelsbeziehungen zu Altona, siehe weiter unten „Holsteinische Elbhäfen.“

Hamburgs Handels-Beziehungen zu überseeischen Ländern (einschließlich Europa)

in den Jahren 1850 bis 1852,

nach den Hauptsummen.

Einfuhr seewärts:

von:	1850. M.-Bco.	1851. M.-Bco.	1852. M.-Bco.
Australien . .	16920	143670	507930
Asien . . .	4,282520	4,156420	5,728250
Afrika . . .	807610	862420	1,096220
Süd-Amerika .	14,530930	21,515900	18,085090
Westindien .	9,832760	9,675540	10,879390
Nord-Amerika .	5,943380	4,967880	7,484490
Nord-Europa .	15,000660	15,339780	14,204570
Großbritann.	107,774910	108,288810	123,047970
Süd-Europa .	15,016030	12,705140	12,793050
von und über Altona .	37,058130	34,978150	42,365870
	210,263850	212,633710	236,192830

Ausfuhr seewärts.

nach	1850. M.-Bco.	1851. M.-Bco.	1852. M.-Bco.
Australien .	279930	295600	990210
Asien . . .	2,764830	2,464920	3,015720
Afrika . .	479990	470920	494070
Süd-Amerika	13,350310	20,367250	25,117860
Westindien .	5,819760	6,689950	8,492660
Nord-Amerika	8,611940	10,532070	11,603580
Nord-Europa	13,810600	13,306300	15,229360
Großbritan.	41,335030	41,270440	52,702720
Süd-Europa	5,467120	3,694670	6,864460
nach und über Altona .	32,945710	37,290310	36,694380
Schiffsproviant	333980	402800	500500
	125,199200	136,785230	161,705520

Nach dieser Uebersicht hat sich die Ausfuhr nach Südamerika (Ost- und Westküste) in dem kurzen Zeitraum von 1850 bis 1852 fast verdoppelt. Auch nach allen andern Ländern hat diese Ausfuhr bedeutend zugenommen, namentlich nach Westindien, Nordamerika und Australien, und bei den europäischen Ländern am meisten nach Großbritannien, weit mehr wie die Einfuhr von dort.

Verhältniß der Ein- und Ausfuhr seewärts im Jahre 1852 (gegen 1849).

	1849.	1850.	1851.	1852.
Einfuhr .	100,00	121,16	124,58	135,93
Ausfuhr .	100,00	119,32	128,66	161,69

(Vergl. damit die Ein- und Ausfuhr landwärts. S. 112.)

Curhafen.

Dieser Ort, an der äußersten Mündung der Elbe, liegt zwar am Hannöverschen (linken) Ufer, gehört aber zu Hamburg (Amt Ritzebüttel), und ist bei stürmischem Wetter als Nothhafen wichtig, so wie auch im Winter, wenn die Fahrt auf der Elbe durch Eisgang unterbrochen ist. Die Witterung gestattet jedoch das Auslaufen der Schiffe von der Elbe fast das ganze Jahr hindurch. Selten daß der Eisgang die Schifffahrt lange unterbricht.

Früher gingen die englischen Packetboote (Segelschiffe) nicht weiter als Curhafen. Jetzt fahren die Seedampfer bis Hamburg hinauf, und landen nur bei Eisgang in Curhafen, und in der neuesten Zeit bei Glückstadt, am jenseitigen (Holsteinischen) Ufer, von wo aus die Reisenden (und Güter) mit der Eisenbahn nach Hamburg gehen.

Im Ganzen ist die Rhede von Curhafen bei West- und Nordstürmen unsicher, und der Hafen überhaupt noch mangelhaft. Die Sturmfluth im Februar 1825 erreichte hier eine Höhe von 22 Fuß über 0.

Seit 1851 besteht zwischen Curhafen und Hamburg und zwischen Curhafen und Bremerhafen und Bremen, ein

elektro-magnetischer Telegraph, womit die ankommenden Seeschiffe in wenigen Minuten nach Hamburg und Bremen telegraphirt werden. Im Jahr 1852 betrug die Zahl der Depeschen:

auf der	Cuxhafen-Hamburger Linie	2395
" " "	Bremerhafen und Bremer Linie	1236
" " "	Harburger Linie	338
	Zusammen	3969

Letztere (Harburger Linie) führt nach dem Gebiete des Deutsch-Oesterreichischen Telegraphen-Vereins.

Cuxhafen besitzt auch eine Lootsenstation, eine Quarantaine-Anstalt (aber kein Lazareth), eine Navigationsschule, und eine Seebadanstalt. Vor Cuxhafen (1 Meile in See) liegt die (zu Cuxhafen gehörige) Insel Neuwerk mit 2 Leuchtthürmen, 2 Baaken und etwa 60 Einwohnern.

Das Hamburgische Amt Ritzebüttel zählt außer Cuxhafen noch 13 Ortschaften.

Es liegt im Plan, einen Seekanal von Cuxhafen nach Harburg zu bauen (s. weiter unten Harburg), oder auch Cuxhafen an Preußen abzutreten, das einen Kriegshafen an der Nordsee für seine junge Flotte sehr nöthig hat, wobei Hamburg und die übrigen deutschen Küstenstaaten nur gewinnen können. Dänemark dürfte sich dann nicht mehr erlauben, was es sich seither gegen Hamburg und Hannover erlaubt hat.

Hannoversche Häfen der Unterelbe.

Harburg.

Dieser Hannoversche Hafen, Hamburg gegenüber (zum Fürstenthum, jetzt Landdrosteibezirk Lüneburg gehörig), erhielt im August 1848 das Privilegium eines Freihafens; doch wurde diese Vergünstigung durch Hannovers Anschluß an den deutschen Zollverein im Februar 1853 wieder aufgehoben. Seit dem Jahre 1848 sind daselbst kostspielige Hafenbauten unternommen worden, und noch wird fortwährend an der Verbesserung des Hafens und größeren Vertiefung der Süderelbe (namentlich des Köhlbrands, als Haupt-Elbarm unterhalb Harburg), durch Dampfbagger gearbeitet.

Den Hafen von Harburg bildet die Mündung des Flüßchens Seve, durch einen 1800 bis 2000 Fuß langen, und 150 bis 200 Fuß breiten Kanal mit 2 Schleußen, der nur

mehr vertieft und erweitert zu werden braucht, um auch für Seeschiffe zugänglich zu sein. 3 Kaufhäuser dienen an diesem Kanal zur Niederlage der Güter. Eine neue Dampfsägmaschine ist seit kurzem im Gange, und auf dem Schiffswerft herrscht zunehmende Thätigkeit, daher auch der hiesige Holzhandel jährlich im Steigen ist. Auch eine neue Dockanlage ist in Harburg beabsichtigt, wozu sich die Harburger Citadelle (die für militärische Zwecke ganz werthlos ist,) besonders eignet, und die 3 Kaufhäuser mit benutzt werden sollen.

Eine bedeutende Masse von Gütern geht jährlich von Hamburg über Harburg in das Innere von Deutschland, und umgekehrt von Harburg nach Hamburg, aus Deutschland kommend *); doch hat die Eisenbahn von Hamburg nach Süddeutschland (über Magdeburg, Erfurt und Frankfurt a. M.) Harburg in der letzten Zeit vielen Abbruch gethan.

Auch der Postverkehr von Hamburg nach dem Rhein und nach Holland, Belgien, Frankreich und England, geht noch großentheils über Harburg, und wird wieder ganz diesen Weg einschlagen, sobald die Eisenbahn von Hannover nach Cassel vollendet ist. Von Harburg nach Hannover rechnet man 20 Meilen, nach Cassel 40 Meilen, nach Frankfurt a. M. (über Braunschweig) 63½ Meilen.

---

*) Im Jahre 1852 betrug die Einfuhr von Harburg nach Hamburg . . . . 28,039420 M.-Bco.
Die Ausfuhr von Hamburg nach Harburg . 23,993880 „
Zus. 52,033300 M.-Bco.
(S. Tabellarische Uebersichten des statistischen Handelsbureaus in Hamburg für 1852.)

Die Hauptverbindung zwischen Hamburg und Harburg geschah seither durch Flußfähren (Ewer) und durch Lokal-Dampfschiffe. Jetzt ist die Ueberfahrt über die Insel Wilhelmsburg, durch Dampffähren und Omnibuse bedeutend abgekürzt. (S. vorher S. 31.)

Mit den 4 zwischen Hamburg und Harburg täglich 8mal fahrenden Dampfschiffen wurden befördert in den Jahren

1850: 253629 Personen.
1851: 290640 „
1852: 289517 „ (in 2316 Fahrten).

Sollte Hamburg dem Zollverein nicht beitreten, so wird Harburg unzweifelhaft einen großen Theil der für das westliche und südliche Deutschland bestimmten oder von dort zur Ausfuhr kommenden Güter, an sich ziehen, und sich rasch zu einem bedeutenden See- und Handelsplatze erheben, besonders mit dem Vortheil den es genießt, daß alle aus der See in Harburg eingeführten Güter vom Stader Elbzoll befreit sind, und auf der Eisenbahn gleich weiter befördert werden können.

Wenn auch die Süderelbe nicht die Tiefe hat wie die Norderelbe bei Hamburg, so wird doch, wie oben bemerkt, an der größeren Vertiefung gearbeitet. Auch sind die Hannoverschen Seeschiffe mehr von der mittleren und kleineren Gattung und Seedampfer können für diesen Zweck leicht etwas flacher gebaut werden, sobald die Hannoversche Regierung die Sache energisch angreift.

Selbst die Harburger Eisenbahn läßt sich mit wenigen Kosten bis zur Mündung der Este führen, und Cranz

(gegen Blankenese über) zum Außenhafen von Harburg machen.

Man hat sogar den Plan, einen 18 Fuß tiefen See-kanal von Harburg nach Cuxhafen zu bauen, zur Umgehung der mehr und mehr zunehmenden Elbversandung. Dieser Kanal soll so breit gemacht werden, daß 2 große Seeschiffe mit voller Ladung bequem aneinander vorbei fahren können. Dadurch würde Hamburg allerdings viel von seinem Speditionshandel verlieren. Als Entschädigung dafür soll es eine Eisenbahn von Harburg über die Insel Wilhelmsburg erhalten, mittelst fliegender Brücken (über die Süder- und Norderelbe) die durch eine stehende Dampfmaschine in Bewegung gesetzt würden. Die Bahn selbst soll in Hamburg im Berliner Bahnhof einmünden. Ob dieses Unternehmen aber zur Ausführung kommt, steht noch sehr dahin.

Nach Bremen ist ebenfalls eine Eisenbahn im Plan, die für Harburg und Hamburg sowohl als für Bremen von großer Wichtigkeit, und schon längst hätte gebaut werden sollen. Bis jetzt fahren Schnelldroschken und Omnibuse täglich zwischen Hamburg und Bremen (über die Insel Wilhelmsburg) mit 5maligem Pferdewechsel, wozu noch 11 bis 12 Stunden erforderlich sind (die Entfernung beträgt 13½ deutsche Meilen), während man mit der Eisenbahn die Strecke in 3 bis 4 Stunden zurücklegen würde.

Schifffahrt von Harburg,

in den Jahren 1850 bis 1852.

a) Seeschifffahrt.

Es liefen ein:

	1850.		1851.		1852.		
	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.	
beladen	129	4704	273	12831	467	23573	v. europ. Häfen.
					1	128	v. transatl. „
leer	23	906	62	2971	223	7349	
	152	5710	335	15802	691	31050	

(Demnach im Jahre 1852 gegen 1851 mehr als Verdoppelung).

Unter den angekommenen Schiffen im Jahre 1852 befanden sich:

120	Schiffe mit	Steinkohlen aus England.
186	„ „	Roheisen, Schienen und Eisenwaaren.
101	„ „	diversen Stückgütern.
23	„ „	Häringen.
25	„ „	Schiefer, Steinen ꝛc.
8	„ „	Torf.
1	„ „	Guano.
2	„ „	Getreide.
1	„ „	Bauholz.
1	„ „	Farbholz.
223	„	leer od. in Ballast, theils mit einigen Stückgütern.
691		

Der Flagge nach waren es:

403	Hannoverische Schiffe.
134	Englische „
58	Holländische „
63	Schleswig-Holsteinische und Dänische Schiffe.
12	Hamburgische Schiffe.
8	Oldenburgische „
4	Russische „
1	Preußische „
1	Französische „
1	Lübeckische „
1	Mecklenburgische „
5	Schwedische und Norwegische Schiffe.
691	

Davon kamen aus:	1850	1851	1852	
England und Schottland	106	189	236	(dar. 16 von Glasgow)
den Vereinigt. Staaten	—	—	1	
Holland	15	15	41	(34 v. Amsterd. 7 v. Rotterd.
Frankreich	7	6	13	(9 v. Bordeaux, 4 v. Cette.)
Rußland	—	1	1	(St. Petersburg.)
Schweden	—	1	2	(Stockholm.)
Sizilien (Messina) . .	—	1	—	
Belgien	—	—	1	(Antwerpen.)
Triest	—	—	1	
Bremen	—	—	16	
Leer	—	—	6	
Norden	—	—	2	
Brake	—	—	1	
Bremerhafen	—	—	2	
Jahdehäfen	—	—	6	
von Hamburg, Altona, Weser, Jahde, Ems und Unterelbe, leer oder in Ballast und einiger Ladung			223	

Es liefen aus:	1850	1851	1852
beladene Seeschiffe	29	30	266
leere oder halbbeladene Seeschiffe	115	227	409
	144	257	675

Unter den im Jahre 1852 von Harburg mit Ladung ausgelaufenen Schiffen gingen:

6	nach	Schottland (Dundee).	
9	„	England.	
4	„	Newyork. (?)	
3	„	Amsterdam.	
4	„	England und Ostsee via Hamburg.	
16	„	Danzig.	
16	„	Emden (Ostfriesland).	
181	„	Leer	„
1	„	Meppen	„
1	„	Lingen	„
2	„	Bremerhafen.	
1	„	Brake.	
3	„	Oldenburg.	
19	„	Weser= und Jahdehäfen.	
266			
u. 409	in	Ballast oder leer.	
675			

Die Ladung dieser Schiffe bestand aus:

Holz . . .	in 174	Schiffen.
Quaderstein . .	52	„
Stückgütern . .	14	„
Oelkuchen . .	7	„
Knochen . . .	2	„
Heede . . .	6	„
Salz	4	„
Mehl	1	„
Kartoffeln . . .	2	„
m. Auswanderern	4	„
	266	Schiffen.
in Ballast oder leer	409	„

Die Umgegend von Harburg, namentlich das Altland (das sich von Harburg bis Stade erstreckt), liefert viele Landesprodukte zur Ausfuhr nach England, Holland ꝛc., darunter Getreide, Butter, Schinken, Flachs, Wolle, Oel=

kuchen, Heede, Schiffsbrod, Obst, Eichenrinde, Krummholz ꝛc. Es ist kein Zweifel, daß diese Ausfuhr sich bedeutend vermehren wird.

Seither ging auch viel Lüneburger Salz nach Altona, zur Ausfuhr nach Ostfriesland und andern Orten, das aber künftig seinen Weg über Harburg nehmen wird, da die kleinen Ostfriesischen Seeschiffe, die nicht über 5 bis 6 Fuß tief gehen, schon jetzt den Köhlbrand (Elbarm bei Harburg) sehr wohl passiren können. Wie bedeutend der Verkehr zwischen Harburg und den Ostfriesischen Häfen bereits ist, geht aus der Zahl der im Jahre 1852 nach Leer abgegangenen Schiffe hervor.

Gesammtzahl der in Harburg angekommenen und abgegangenen Flußfahrzeuge. Darunter waren:

	1850	1851	1852
Hannoversche . . .	4344	4888	5836
Hamburgische . . .	1956	1864	1742
Holsteinische	362	184	92
Lübeckische	60	46	70
Preußische	20	23	332
Sächsische	—	34	30
Lauenburgische . . .	12	10	—
Mecklenburgische . .	—	40	56
	6754	7089	8158

(Also auch hierin eine jährliche Zunahme.)

Die Zahl der in Harburg im Jahre 1850 eingelaufenen Flußfahrzeuge betrug 3387, nämlich 2462 beladen und 925 leer. Darunter waren 2172 Hannoversche von 10440 Last und 978 Hamburgische von 5859 Last, einschließlich der Dampfschiffe, welche die Ueberfahrt zwischen Harburg und Hamburg vermitteln.

Rhederei von Harburg.

Am Schlusse des Jahrs 1852 besaß Harburg 8 Seeschiffe, nämlich:

1 Bark,
1 Brigg,
4 Schooner,
1 Kuff, und
1 Gallias.

2 neue Barkschiffe waren im Bau. Die genaue Lastenzahl der Schiffe ist nicht angegeben.

Am 1. Januar 1853 überwinterten im Harburger Hafen 47 Seeschiffe.

Cranz, Estebrügge und Burtehude.

Diese Orte liegen an der Este. Cranz liegt dicht an der Mündung, Estebrügge ³/₄ Meilen, und Burtehude 1¹/₂ Meilen oberhalb derselben. (Letztere Stadt ist 3 Meilen von Harburg entfernt.) Burtehude trat schon im Jahre 1369 der Hansa bei, und hat noch einen ziemlich lebhaften Verkehr, auch eigenen Schiffbau.

Im Jahre 1852 liefen aus der Elbe in die Este:
1517 Schiffe von 16829 Lasten (darunter 760 leere Schiffe)
und aus der Este liefen in die Elbe:
1367 Schiffe von 15582 Lasten (darunter 518 leere Schiffe).

Die meisten dieser Schiffe bestehen blos aus Flußfahrzeugen und Watteschiffen.

Zu den Ausfuhrartikeln gehören Obst, Getreide, Kartoffeln, Schafwolle, Borke (Eichenrinde), Krummholz rc.

Nach v. Reden (Königreich Hannover) kamen im Jahr 1838 28 Schiffe von 1138 Lasten, direkt aus England nach Cranz, für Burtehude bestimmt.

Grünendeich, Steinkirchen, Mittelkirchen, Neuenkirchen und Horneburg.

Diese Orte liegen sämmtlich an der Lühe, die bis Horneburg (1½ Meilen aufwärts) schiffbar ist. Horneburg ist darunter am bedeutendsten.

Im Jahr 1852 liefen in den Lühefluß ein (meist Flußfahrzeuge) . 1688 Sch. v. 9237 L. Darunt. 545 leere Sch.
Es liefen aus: 1658 „ „ 10306 „ „ 238 „ „

Brunshausen und Stade.

Beide an der Schwinge gelegen, Brunshausen an der Mündung, Stade $^3/_4$ Meilen oberhalb derselben.

Zu Brunshausen wird der Stader Elbzoll entrichtet, daher auch ein hannoverisches Wachtschiff beständig hier stationirt ist.

Ein kleiner Kanal (1766 erbaut) führt aus der Elbe nach Brunshausen, und ein anderer Kanal aus der Schwinge (oberhalb Stade) nach Bremervörde, der meist nur von Torfschiffen benutzt wird, die in die Elbe (nach Hamburg) gehen.

Im Jahr 1852 liefen

	Schiffe.	Lasten.		
von Brunshausen aus	995	von 6418.	Darunt.	188 leere Sch.
zu „	ein 1000(?)	„ 6454.	„	269 „ „

Die Meeresfluth steigt in die Schwinge noch über Stade hinaus. Stade trieb frühe schon Handel und Schifffahrt, und war ebenfalls Mitglied des Hansebundes.

Zwischen Hamburg und Stade fahren täglich 3 Dampfboote, wovon 2 über Brunshausen, die Schwinge hinauf, und 1 über Twielenfleth, von wo die Strecke zu Land nach Stade bedeutend kürzer ist.

Zu Twielenfleth liefen

		Schiffe.		Lasten.	
im Jahr 1852	ein	333	von	2779.	Darunter 172 leere Sch.
	aus	332	„	2390.	„ 72 „ „

Der Dampfschiffverkehr zwischen Hamburg und Stade war im Jahr 1850 wie folgt:

		hin.	her.	
über Brunshausen:	Personen . .	23405	23369	
	Schlachtvieh .	52	1899	Stück
	Colli Waaren	60	69	
über Twielenfleth:	Personen . .	15878	17720	
	Schlachtvieh .	—	840	Stück.

Wischhafen.

Dieser kleine Ort liegt Glückstadt gegenüber, am sogenannten Krautsand, und besitzt 20 eigene kleine Seeschiffe (Küstenfahrer) von 521 Lasten und 123 Fluß- und Watteschiffe von 1254 Lasten. Hier halten sich gewöhnlich viele Hamburger Leichterschiffe auf, um von den in die Elbe einlaufenden Seeschiffen einen Theil ihrer Ladung einzunehmen und nach Hamburg zu bringen, da große und schwer beladene Schiffe, wegen der Sandbänke und Untiefen, nur selten mit voller Ladung nach Hamburg fahren.

Freiburg.

Dieser Ort liegt unterhalb Wischhafen (nach Curhafen zu).

Im Jahre 1852 liefen hier aus und ein:

ein:	368 Sch.	von	3549 Last.	Darunt.	121	leere	Sch.
aus:	245 „	„	3061 „	„	21	„	„

Die meisten gehören zu den Fluß- und Wattefahrzeugen.

Neuhaus.

An der Mündung der Oste, unterhalb Freiburg. Die Oste ist bis Geversdorf (3/4 Meile von Neuhaus) für Seeschiffe von 100 Lasten zugänglich, und für kleinere Seeschiffe bis Elm. Dieser Fluß ist besonders durch viele Torf- und Holzfahrzeuge belebt, die von Bremervörde kommen und meist nach Hamburg bestimmt sind.

Im Jahre 1852 liefen:

aus der Oste:	6021	Sch. v.	58639 L.	Dar.	5664	leere	Sch.
in die Oste:	5946	„ „	57983 „	„	77	„	„

Otterndorf

nahe an der Mündung der Medem, in der Nähe von Curhafen.

In die Otterndorfer Schleuse liefen im Jahr 1852
ein 267 Schiffe von 2980 Lasten. Darunter 45 leere Sch.
aus 235 " " 2690 " " 63 " "

Von Otterndorf geht ein Kanal durch die theilweise kanalisirte Medem bis Beserkeda. Dieser Kanal wurde im verwichenen Sommer (1853) vollendet, und dient besonders zur Entwässerung des Landes. Dadurch sind mehrere Tausend Morgen des fruchtbarsten Landes für die Kultur gewonnen, was für Otterndorfs Handel und Schifffahrt künftig von großem Vortheil sein wird.

Zusammenstellung der Schifffahrtsbewegung in den Hannoverschen Häfen der Unterelbe im Jahre 1852.

Landdrosteibezirk Stade,

der sich von Harburg bis zur Elbmündung und Weser erstreckt.

Elb- und Ostehäfen.

	Eingelaufen:			Ausgelaufen:		
	Schiffe	Lasten zu 4000 Pfd.	leere Sch.	Schiffe	Lasten zu 4000 Pfd.	l. Sch.
Estefluß (Cranz)	1517	16829	760	1367	15582	518
Lühefluß	1688	9237	545	1658	10306	238
Twielenfleth	333	2779	172	332	2390	72
Brunshausen und Stade	1000	6454	269	995	6418	188
Freiburg	368	3549	121	245	3061	21
Ostefluß	5946	57983	5664	6021	58639	77
Ottendorfer Schl.	267	2981	45	235	2691	63
Zus.	11119	99812	7576	10853	99087	1177

Diese Schiffe bestehen meist aus Fluß-, Kanal- und Wattenfahrzeugen.

Die Zahl der ein- und ausgelaufenen Seeschiffe ist nicht besonders angegeben. Auch über Ein- und Ausfuhr fehlen alle Angaben.

Rhederei der Hannoverisch. Häfen der Unterelbe.

In dem Landrosteibezirke Stade zählte man im Jahre 1847, nach amtlichen Angaben, einschließlich der Hannoverschen Häfen an der Unterweser (s. Weser):

96 Seeschiffe von 4121 Last und 886 Fluß-, Kanal- und Wattenschiffe von 9009 Last.

und im Jahre 1852 (am Schlusse des Jahrs):

97 Seeschiffe von 4787 Last und 885 Fluß-, Kanal- und Wattenschiffe von 9814 Last.

Von den Seeschiffen waren im Jahre 1847 und 1852:

	1847.	1852.
über 200 Lasten	2 Schiffe.	2 Schiffe.
von 100 bis 200 Lasten .	4 "	10 "
" 50 " 100 " .	16 "	12 "
" 25 " 50 " .	22 "	39 "
unter 25 Lasten	52 "	34 "
	96 Schiffe.	97 Schiffe.

Demnach hätte sich die Zahl der Seeschiffe seit 1847 in sämmtlichen Hannoverschen Häfen der Unterelbe und Unterweser (Harburg ausgenommen), blos um 1 Schiff vermehrt, was aber wohl auf einem Irrthum in den Angaben beruhen mag, da seit dem Jahr 1847 doch gewiß mehr als 1 Schiff neugebaut worden ist.

Die Schiffezahl in den Hannoverschen Elbhäfen des Landdrosteibezirks Stade, vertheilte sich im Jahre 1852 wie folgt:

	Seeschiffe.		Fluß-, Kanal- u. Wattenschiffe.	
			Sch.	Lasten zu 4000 Pfd.
Stadt Stade	—	—	15	111
„ Burtehude	—	—	8	111
„ Bremervörde	—	—	9	133
Amt Jork (Cranz ꝛc.)	34	1250	478	3741
„ Wischhafen am Krautsand . .	20	521	123	1254
„ Horneburg	—	—	9	80
„ Hamelvörden (Himmelpforten)(?)	—	—	13	197
„ Freiburg	1	49	15	180
„ Neuhaus	20	539	33	383
„ Osten	—	—	21	345
„ Bremervörde	—	—	3	26
Land Hadeln	1	37	16	169
	76	2396	743	6730

Außerdem besaß die Stadt Stade im J. 1852: 2 Dmpfsch. v. 66 Last
und das Amt Jork (Cranz) . . . . . . 1 „ „ 42 „

(S. Jahrbuch für Volkswirthschaft und Statistik, von O. Hübner. Leipz. 1854. S. 355.)

v. Reden (Königr. Hannover 2r Thl. S. 86) gibt die Zahl der Fluß- und Wattenschiffe im Jahre **1838** zu 654 an, nämlich:

im Gräfengericht Altenland .	430	Schiffe.
zu Burtehude an der Este .	11	„
„ Hornburg an der Lühe . .	6	„
„ Stade an der Schwinge .	24	„
„ Kehdingen-Butzfleth . . .	83	„
„ Kehdingen-Freiburg . . .	11	„
„ Neuhaus an der Oste . .	48	„
im Lande Hadeln	14	„
zu Bremervörde	19	„
„ Osten	8	„
	654	Schiffe von 3266 Last.

Holsteinische Elbhäfen.

Nebst einem Ueberblick der Handelsbewegung von Kiel und des Gesammt-Verkehrs von Schleswig-Holstein.

Altona.

Hamburg und Altona liegen so nahe beieinander (blos durch den Hamburger Berg oder die Vorstadt St. Pauli getrennt), daß man sie füglich als eine Stadt oder Altona als große Vorstadt von Hamburg betrachten kann.

Zwischen diesen beiden Städten besteht jedoch noch keine Eisenbahnverbindung. Die Entfernung des Hamburger Bahnhofs vom Altonaer beträgt fast 1 Stunde, da beide an den fast entgegengesetzten Endpunkten der Städte gelegen sind. Die Verbindung wird durch Omnibuse, Droschken und Frachtwagen unterhalten. Ein neues Omnibusunternehmen ist im Plan, wobei die Person nur 1 Schilling (nicht ganz 1 Silbergroschen) bezahlen soll.

BIBL. UNIV.
GENT

Altona mit seinen 32000 Einwohnern, vielen Fabriken *) und schöner mit Linden bepflanzten Hauptstraße, steht zwar unter dänischer Herrschaft, ist aber in jeder Beziehung eine deutsche Stadt, und als Freihafen von allen dänischen Zollbelästigungen befreit. Wollte Dänemark seine Zolllinie bis an die Elbe ausdehnen (wie es eine Zeitlang beabsichtigte), so würde die nächste Folge davon der Wegzug der bedeutendsten Kaufleute und Fabrikanten von Altona nach Hamburg und auf Hamburger oder Hannoversches Gebiet sein.

Die Hamburger Börse ist zugleich die Börse für Altona, wo fast alle Handelsgeschäfte vermittelt werden. Nur in Hamburg liegen genaue offizielle Register über die Seeschiffe und deren Ladungen vor, worunter stets eine Anzahl Altonaer Schiffe, die ihre Ladungen in Hamburg einnehmen oder löschen, so wie hinwiederum auch Hamburger Seeschiffe ihre Ladungen zuweilen in Altona ergänzen oder dort löschen.

Die Güterbeförderung zwischen beiden Städten geschieht theils auf der Elbe (durch Schuten) theils auch noch zu Lande auf Wagen, welche die Güter direkt aus den Speichern abholen oder dahin bringen.

---

*) Im Jahr 1849 zählte Altona 161 Fabriken mit 2150 Arbeitern. Darunter waren 28 Tabaks- und Cigarrenfabriken mit 488 Arbeitern, 3 Wollengarnfabriken mit 656 Arbeitern, 16 Loh- und Weißgerbereien mit 120 Arbeitern, 8 Lederlackirfabriken mit 97 Arbeitern, 1 große Mehlfabrik und Schiffsbrodbäckerei (mit Dampf betrieben) ꝛc.

Rhederei von Altona.

Am 31. Dezember 1853 besaß Altona zur überseeischen Fahrt: 24 große Seeschiffe von 2515 Last Tragkraft, nämlich:

1 Fregatschiff,
7 Barken,
9 Briggs,
3 Schoonerbriggs,
3 Schooner,
1 Galeas.

In den letzten 15 Jahren hat die Zahl der Altonaer großen Seeschiffe etwas abgenommen; dagegen die durchschnittliche Tragfähigkeit derselben zugenommen, weil jetzt (wie in Hamburg) größere Schiffe zur langen Fahrt gebaut werden.

Folgendes ist die Uebersicht derselben von 1838 bis 1853:

Jahr	Schiffe	Lasten von 5200 Pfd.					Last.	Durchschnitt pr. Schiff.
1838	33	2646	od. nach	Lasten	zu 4000	Pfd.	3441	104
1839	30	2598	"	"	"	"	3378	113
1840	30	2446	"	"	"	"	3179	106
1841	35	2802	"	"	"	"	3642	104
1842	33	2711	"	"	"	"	3525	107
1843	30	2556	"	"	"	"	3323	111
1844	29	2574	"	"	"	"	3346	115
1845	29	2793	"	"	"	"	3630	125
1846	32	2942	"	"	"	"	3825	120
1847	36	3208	"	"	"	"	4171	116

Jahr	Schiffe	Lasten von 5200 Pfd.		Last.	Durchschnitt pr. Schiff.
1848	35	3214	od. nach Lasten zu 4000 Pfd.	4178	119
1849	30	3005	" " " "	3906	130
1850	23	2277	" " " "	2959	129
1851	21	2120	" " " "	2756	131
1852	22	2266	" " " "	2946	134
1853	24	2515	" " " "	3274	136

Im Ganzen beträgt die Altonaer Rhederei kaum den $^1/_{16}$ Theil der Hamburger, und die Lastenzahl der in Altona jährlich einlaufenden beladenen Seeschiffe kaum den $^1/_8$ Theil von Hamburg, und nach dem Werthe der Einfuhr kaum den $^1/_{20}$ Theil. Altona ist auch erst seit wenigen Jahrzehnten in der Handelswelt bekannt, während die alte Hansestadt schon seit Jahrhunderten als wichtiger Seeplatz erscheint.

Am Schlusse des Jahrs 1848 besaß Altona nach den amtlichen „statistischen Nachrichten über Handel und Schifffahrt von Schleswig-Holstein, Altona 1850," 227 große u. kleine Schiffe von 3818 Last.

Darunter befanden sich:	Schiffe	Last zu 5200 Pfd.
ungemessene Fahrzeuge . .	60	—
unter 5 Commerzlast . .	93	323¼
von 5 bis 10 Commerzlast	30	176¼
" 10 " 15 "	8	98
" 15 " 20 "	1	15
" 20 " 30 "	—	—
" 30 " 40 "	3	105½
" 40 " 50 "	1	46½
" 50 " 60 "	1	58½
" 60 " 70 "	8	526½
" 70 " 80 "	2	150½
" 80 " 90 "	3	250½
" 90 " 100 "	3	282½
" 100 " 125 "	4	442
" 125 " 150 "	7	951
" 150 " 175 "	1	174
" 175 " 200 "	1	186
Dampfschiffe	1	36
	227	3818

Schifffahrt-Verkehr von Altona.

(Vergleiche damit Hamburg.)

a) Seeschifffahrt.

	1849. Schiffe	1849. Last zu 5200 Pfd.	1850. Schiffe	1850. Last 5200 Pfd.
Die Zahl der in Altona eingelaufenen Seeschiffe war	1152	29178¾	1317	39960
und der Fischerfahrzeuge .	443	2629	380	1327
	1595	31807¾	1697	41287

	1851. Schiffe	1851. Last zu 4000 Pfd.	1852. Schiffe	1852. Last 4000 Pfd.
Die Zahl der in Altona eingelaufenen Seeschiffe war	1576	62107	1728	66349
und der Fischerfahrzeuge .	482	—	542	—
	2058		2270	

Davon kamen:	1849. Schiffe	1849. Last zu 5200 Pfd.	1850. Schiffe	1850. Last 5200 Pfd.
v. europ. Häfen (meist aus England)	1109	24666¾	1255	33647
„ transatl. „ „ „ Südamer.	43	4512	62	6313
	1152	29178¾	1317	39960

	1851. Schiffe	1851. Last zu 4000 Pfd.	1852. Schiffe	1852. Last 4000 Pfd.
von europäischen Häfen, beladen	1488	52930	1439	50758
„ „ „ in Ball.	47	2989	235	8992
„ transatlantischen Häfen . .	41	6188	54	6599
	1576	62107	1728	66349

Die Zahl der von Altona abgegangenen Seeschiffe war:

	1849.		1850.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.
beladen . .	709	16408½	756	20555
leer . . .	372	10475	783	20174

b) Flußschifffahrt.

Flußwärts zu Berg und zu Thal kamen in Altona an und gingen von Altona ab in den Jahren 1849 bis 1852:

	1849.		1850.		1851.		1852.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
kamen an:	2983	27843	3141	31553	3190	35810	3055	32027
gingen ab:	2982	27025	3255	34398	3265	38090	—	—

Hierin sind die Ewer und ein Dampfschiff zur Ueberfahrt an das jenseitige Elbufer mitbegriffen.

Das bei Altona liegende dänische Wachtschiff ist den vorüberfahrenden deutschen Schiffen schon öfter schroff und störend entgegen getreten. (S. vorher S. 205.)

Specieller Ueberblick
der im Jahre 1852 in Altona eingelaufenen Schiffe:

	Schiffe	Last zu 5200 Pfd.
von transatlantischen Häfen	54	5076½
von europäischen Häfen . .	1674	45961
	1728	51037½

Darunter waren beladen 1493 Sch. v. 44120¾ Lasten
leer und in Ballast 235 „ „ 6916¾ „
1728 Sch. v. 51037½ Lasten od. in Lasten zu 4000 Pfd. 66349 L.

Von den transatlantischen Häfen kamen:

24 Sch. von Brasilien.
11 „ „ Venezuela.
5 „ „ Buen.-Ay. u. Montev.
2 „ „ der Amer. Westküste.
2 „ „ der Afrikan. Westküste.
2 „ „ den Azoren.
2 „ „ Portorico.
1 „ „ Haiti u. St. Thomas.
1 „ „ Cuba.
2 „ „ Mexico's Ostküste.
2 „ „ Britisch Nordamerika.
54 Sch.

Von den europäischen Häfen kamen:

191 Sch. von England.
357 „ „ „ (mit Steinkohlen).
90 „ „ Norwegen.
18 „ „ Holland.
6 „ „ Spanien.
1 „ „ Frankreich.
1 „ „ Sizilien.
1 „ „ Odessa.
4 „ „ Rußland, Ostsee.
3 „ „ „ Archangel.
6 „ „ Island.
3 „ „ Preußen.
1 „ „ Mecklenburg.
115 „ „ Dänemark.
374 „ „ Schlesw.-Holst.
48 „ „ Helgoland.
37 „ „ Oldenburg.
161 „ „ Ostfriesland.
194 „ „ der Niederelbe (später seewärts abgeg.)
63 Sch. von Bremen.
1674 Sch.

Der Flagge nach bestanden die im Jahre 1852 in Altona eingelaufenen Seeschiffe aus:

231	Englischen	von	15617½	Last.
408	Holsteinischen	„	9001¼	„
165	Schleswigschen	„	2070½	„
136	Dänischen	„	2369¾	„
96	Hamburgischen	„	5568½	„
2	Bremischen	„	95	„
523	Hannoverischen	„	9721	„
101	Norwegischen	„	3727	„
33	Oldenburgischen	„	791½	„
2	Portugiesischen	„	143½	„
3	Spanischen	„	164	„
7	Schwedischen	„	742	„
1	Preußischem	„	134½	„
1	Belgischem	„	88	„
19	Holländischen	„	803½	„
1728	Sch.		51037½	Last.

Zehnjährige Uebersicht

der in Altona angekommenen Seeschiffe von 1842 bis 1852.

Jahr	von transatlant. Häfen.		von europäischen Häfen.		Gesammtzahl.	
	Sch.	Last zu 5200 Pfd.	Sch.	Last zu 5200 Pfd.	Sch.	Last zu 5200 Pfd.
1843	49	4051	1531	32157	1580	36208
1844	49	3959	1369	28542	1418	32501
1845	77	6048	1305	27864	1382	33912
1846	57	4594	1396	26047	1453	30641
1847	60	4874	1459	27035	1519	31909
1848	46	3767	1095	21155	1141	24922
1849	44	4412	1108	24766	1152	29178
1850	22	6313	1255	33647	1317	39960
		zu 4000 Pfd.		zu 4000 Pfd.		zu 4000 Pfd.
1851	41	6188	1488	52930 belad.	1576	62107
			47	2989 in Ball.		
1852	54	6599	1439	50758 belad.	1728	66349
			235	8992 in Ball.		

Gegen 1843 zeigt sich in den Jahren 1851/52 eine bedeutende Zunahme in der Tragfähigkeit der beladenen Schiffe sowohl als in der Gesammtzahl der angekommenen Schiffe aus europäischen Häfen, während die Zahl der Schiffe von transatlantischen Häfen etwas abgenommen hat, namentlich gegen die Jahre 1845/47.

Bei dieser Aufstellung ist zu bemerken, daß die eigentliche Altonaer Last bis zum Jahre 1850 zu 5200 Pfd. berechnet wurde; von da an aber zu 4000 Pfd.

Zur Vergleichung diene folgende Uebersicht der Schifffahrt Altonas im Jahre 1849 (nach der statist. Uebersicht über Handel und Schifffahrt von Schleswig-Holstein. Altona 1850").

a. Seeschifffahrt (einschließlich der Küstenfahrer).

	Angekommen.		Abgegangen.		
von u. nach	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	
Holstein . .	80	777½	69	767½	(darunt. 19 leer)
Schleswig .	188	1919	207	2879¼	„ 74 „
Dänemark .	27	288¾	51	1050¾	„ 6 „
Lübeck . . .	1	43	—	—	
Mecklenburg .	—	—	1	17	„ 1 „
Preußen . .	1	41½	9	318	„ 4 „
Schweden . .	—	—	1	155	„ 1 „
Norwegen .	88	2773¼	114	3857¾	
Hannover . .	170	2220	185	2558	„ 141 „
Curhafen . .	5	50½	7	59¾	
Helgoland . .	112	650	111	640	
Oldenburg .	25	142¼	24	148¼	„ 3 „
Bremen . .	38	420½	10	147¾	„ 5 „

Fortsetzung.

von u. nach	Angekommen. Schiffe.	Lasten.	Abgegangen. Schiffe.	Lasten.	
Holland . .	58	1163½	32	676¼	(darunt. 27 leer)
Belgien . .	1	76½	3	69	
Großbritannien (darunt. 10 leer)	311	13965½	216	10038½	„ 57 „
Frankreich . .	2	100½	—	—	
Spanien . .	1	134	—	—	
Gibraltar . .	—	—	3	130	
Triest . . .	—	—	1	53	
Zusammen	1108	24766¼	1044	23566	

Seeschifffahrt mit transatlantischen Ländern.

	Angekommen. Schiffe.	Lasten.	Abgegangen. Schiffe.	Lasten.
Afrika's Westküste	1	59	1	59
Java	2	218½	—	—
Amerika's Westküste . . .	—	—	1	89½
Montevideo u. Buenos-Ayres	7	714	3	231½
Brasilien	15	1746	10	985
Venezuela	8	662	6	533½
Mexiko's Golf	3	194	2	140
Haiti	2	250½	—	—
Portorico	3	243	1	115½
St. Thomas u. St. Croix .	1	53	6	492
Newyork	1	231	1	231
Newfoundland	—	—	6	440½
Island	1	41½	—	—
	44	4412	37	3317½
Gesammtzahl	1152	29178¾	1081	26883½
Darunter waren beladen (bestauet)	—	27682	—	16408½

b. Flußschiffahrt.

	Angekommen. Schiffe	Angekommen. Lasten.	Abgegangen. Schiffe	Abgegangen. Lasten.
Holstein (Unterelbe) . . .	1703	11198¾	1676	10298¾
Hamburg	285	7656½	402	7441
Hannover (Unterelbe) . .	724	5722¾	688	5078
ditto (Oberelbe) . .	122	982½	42	319¼
Lauenburg „ . .	17	245¾	21	274¾
Lübeck „ . .	60	478½	3	21¼
Mecklenburg „ . .	3	29½	1	11
Preußen „ . .	50	1137	142	3392¾
Anhalt „ . .	—	—	2	59
Sachsen „ . .	19	412½	5	130
	2983	27863¾	2982	27025¾
Darunter beladene (bestauet)	—	17722	—	6633¾
Dazu Fischerfahrzeuge . .	443	2629	446	2666¼
Zus. Fluß- u. Seeschifffahrt	4578	59671½	4509	56575½
Darunter waren leere .	431	11095½	2206	27214½

Gesammtzahl ein und aus i. J. 1849: 9087 Schiffe v. 116247 Lasten.
(i. J. 1848: 9191 „ „ 120978 „)

Der Flagge nach waren die meisten Schiffe Schleswig-Holsteinische, nämlich angekommene 2444 Schiffe v. 22285¾ Lasten,
abgegangene 2422 „ „ 21580½ „

sodann: Hannöversche,
Englische,
Norwegische und
Preußische.

Das einzige Dampfschiff, welches Altona zur Fahrt nach Harburg besaß, wurde im Jahr 1852 verkauft, weil die Concurrenz und jetzige rasche und billige Ueberfahrt zwischen Hamburg und Harburg zu nachtheilig darauf einwirkte. Auch ist der Altonaer Bahnhof zu weit vom Elbufer entfernt. Für einen Einspänner dahin mußte man 2 Mark und für die Ueberfahrt 12 Schillinge bezahlen.

Handels-Verkehr zwischen Altona und Hamburg in den Jahren 1851 und 1852 *).

Einfuhr in Hamburg von Altona.

	1851.	1852.		
	M.-Bco.			M.-Bco.
Kaffee	1,815960	127491	Ctr.	3,467380
Gesalz. Schweinefleisch . .	4,168940	108508	„	2,845160
Butter	2,040770	60510	„	2,227220
Tabak	428480	20210	„	775900
Cigarren	265110	11,968000	Stck.	231120
Rohzucker	556640	52866	Ctr.	678220
Raffinade u. Melis . . .	181490	1966	„	35240
Schlachtvieh	123410	32837	Stck.	677410
Schmalz	324340	6771	Ctr.	229880
Gesalzenes Ochsenfleisch .	99880	9639	„	211460
Schiffsbrod	336940	25650	„	202970
Schinken u. Speck . . .	180690	5108	„	127570
Heringe	113590	8206	Tonn.	125040
Reis	72760	8523	Ctr.	68100
Wein	200180	146113	V.	316180
Genever	289150	147871	V.	227570
Liqueure	81550	11662	Kisten	110080

*) Aus England und überseeischen Ländern kommt vieles über Altona nach Deutschland, und umgekehrt gehen viele deutsche Artikel zur Ausfuhr über diesen Platz.

Fortsetzung der Einfuhr.

	1851. M.-Bco.			1852. M.-Bco.
Weizen	263880	1935	Last	603600
Gerste	119580	2116	„	408120
Hafer	55190	1539	„	208880
Roggen	124320	895	„	77730
Erbsen	45680	1119	„	278690
Weizenmehl	122130	. . . . . .		164360
Baumwollengarn	1,656550	53539	Ctr.	2,943140
Leinen	1,187720	21958	„	1,942370
Wolle	1,742230	9463	„	1,535310
Schafwolle	821450	11798	„	1,221280
Kalb- u. Schaffelle . .	743470 206240	1,095026	Stck.	1,174980
Amerikanische Ochsenhäute	779030	151227	„	1,323310
Steinkohlen	981780	56087	Last	1,095190
Baumwolle	576210	9410	Ball.	901930
Thran	965390	16026	Faß	1,076610
Indigo	412480	1369	Ctr.	414070
Guano	525190	64889	„	414680
Palmöl	134240	1572	Faß	276760
Rüb- u. Leinöl	229360	3169	„	515530
Leinen u. Halbl. u. Segeltuch	1,394430	. . . . . .		911110
Diverse Manufakturwaaren	540550	. . . . . .		808270
Wollenwaaren	255770	. . . . . .		318180
Seidewaaren	153600	. . . . . .		298280
Baumwollwaaren	166910	. . . . . .		242980
Leder	578900	. . . . . .		757170
Hohlglas u. Glaswaaren .	166070	. . . . . .		109660
Kupfer	273580	. . . . . .		372460
Zink	100750	. . . . . .		200080
Stab- u. Stangeneisen .	152910	. . . . . .		128190
u. s. w.				
Contanten u. edle Metalle	1,860000	. . . . . .		1,177820

Zus. im J. 1851 M.-Bco. 34,978150 im J. 1852 M.-Bco. 42,365870

Ausfuhr von Hamburg nach Altona.

	1851.	1852.		
	M.-Bco.			M.-Bco.
Schlachtvieh	4,143700	76690	Stck.	2,892390
Kaffee	2,218000	65075	Ctr.	1,665950
Thee	216540	3331	„	277870
Rohzucker	742110	35780	„	506220
Raff. Zucker u. Melis . .	367930	11354	„	209370
Candis	140550	7458	„	130750
Farinade u. Bastern . . .	94960	6140	„	1,008600
Sirup	185580	22737	„	189670
Wein	707860	225368	V.	533920
Rum	152510	36731	V.	79170
Tabak	830180	20235	Ctr.	616070
Cigarren	134210	4,210000	Stck.	94420
Thran	422040	4072	Faß	380220
Kartoffelspiritus	310640	166438	V.	375010
Weizen	1,503990	3854	Last.	1,151000
Roggen	293270	1364	„	333280
Hafer	129950	729	„	105550
Gerste	89360	921	„	175030
Weizenmehl	124150	10355	Ctr.	83390
Butter	913840	12428	„	452440
Käse	130930	5179	„	125480
Reis	104930	12909	„	124380
Kleesaat	126110	9004	„	248640
Hopfen	54110	807	Blln.	58700
Baumwollengarn	2,148820	57464	Ctr.	3,279780
Wollegarn	1,832540	12222	„	1,810950
Leinengarn	1,244780	20259	„	1,737980
Schafwolle	610500	8699	„	1,170160
Baumwolle	692920	27101	„	845580
Indigo	517540	1529	„	506870
Seide	(?)	231	„	280870
Kalb- und Schaffelle . .	591810	411858	Stck.	429260
Amer. u. Inl. Ochsenhäute	346330	46240	„	379820
Rüböl	72930	1051	Faß.	127670

Fortsetzung der Ausfuhr.

	1851. M.-Bco.	1852.	M.-Bco.
Palmöl	110170	496 Faß.	99970
Leinöl	142390	1051 „	192310
Wollenwaaren	2,126010	—	1,614530
Baumwollenwaaren . . .	1,793160	—	1,329460
Seidenwaaren	323240	—	266140
Leinen und Halbleinen . .	1,199050	—	1,030830
Diverse Manufakturwaaren	300960	—	456960
Hohlglas und Glaswaaren	393220	—	430780
Feine Eisenwaaren . . .	314180	—	311590
Grobe Eisenw. u. Maschinen	207040	—	144310
Kurze Waaren	447100	—	493810
Steinkohlen	99910	7245 Last.	146510
Kupfer	165740	—	103440
Zink	141530	—	230940
Bauholz	309720	—	457730
Contanten u. edle Metalle u. s. w.	223400	—	1,427480
	37,290130	—	36,694380

Blankenese.

Früher war Blankenese (1½ Meile unterhalb Hamburg) ein bloßes Fischerdorf, das Hamburg und die umliegende Gegend mit frischen Seeschiffen versorgte. Jetzt treibt dieser Ort starken Schiffbau, und besitzt neben seinen Fischerfahrzeugen auch viele kleine Kauffahrer (Schnellsegler), wovon einige bis nach Sizilien fahren und von dort Schwefel und Südfrüchte nach Hamburg bringen. Andere sind in der deutschen Küstenfahrt beschäftigt.

Im Jahr 1848 besaß Blankenese (nach amtlicher Aufstellung) 259 Schiffe von 7000½ Last, nämlich:

4	Schiffe	von	9¾	Last.
8	"	"	72¼	"
66	"	"	833	"
29	"	"	483½	"
56	"	"	1400½	"
35	"	"	1213½	"
39	"	"	1750½	"
19	"	"	1037½	"
2	"	"	125	"
1	"	"	75	"
259	Schiffe	von	7000½	Last.

Seitdem hat sich die Zahl derselben ohne Zweifel noch vermehrt.

Glückstadt.

Dieses lebhafte Hafenstädtchen liegt 6½ Meilen von Hamburg, an der Mündung des kleinen Flusses Rhin, der hier zu einem Kanal vertieft ist. Der Hafen ist für Schiffe von 10 bis 12 Fuß Tiefgang zugänglich.

Glückstadt treibt Schiffbau und besitzt mehrere Tabaks- und andere Fabriken. Ein beträchtlicher Verkehr findet mit dem jenseitigen Hannoverschen Elbufer statt. Von besonderem Werth ist für Glückstadt das treffliche Marsch- und Weideland längs dem Holsteinischen Elbufer. Seit 2 Jahren nehmen englische Dampfschiffe hier Vieh, Fleisch, Butter, Rübsaat rc. ein.

Bei Eisgang legen die einlaufenden englischen See-Dampfer in Glückstadt an, von wo aus die Reisenden und Güter auf der Eisenbahn nach Altona und Hamburg befördert werden.

Im September 1853 beschloß die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft den Bau einer Zweigbahn von Glückstadt nach Itzehoe, zum Anschluß an die Elmshorner Bahn (Kiel-Altona). Das dazu benöthigte Kapital von 900000 Mark Courant sollte durch Actien aufgebracht werden.

Im Jahre 1835 besaß Glückstadt (uach v. Reden) 32 Schiffe von 1431 Last. Aus neuerer Zeit fehlen die Angaben.

Itzehoe an der Stör.

Dieses Städtchen (Sitz der Holsteinischen Ständeversammlung) hat einen bedeutenden Viehmarkt, namentlich für Holsteiner Schlachtvieh, und schickte noch vor wenigen Jahren 2 Schiffe auf den Wallfischfang.

Die Stör ist von hier bis zur Elbe schiffbar.

Im Jahre 1809 hielt sich der vertriebene Kurfürst von Hessen eine Zeitlang zu Itzehoe auf.

Brunsbüttel

unterhalb Glückstadt, besaß im Jahre 1835: 40 Schiffe von 560 Last. Aus neuester Zeit sind keine Angaben bekannt.

K i e l.

Kiel ist zwar kein Elbhafen, verdient aber (wie Holstein und Schleswig überhaupt) hier einige Erwähnung.

Durch die Eisenbahn steht Kiel mit Altona und Hamburg in directer Verbindung. Diese beiden Plätze, namentlich Hamburg, sind auch zunächst der große Markt für das wohlhabende und fruchtbare Schleswig-Holsteiner Land, wohin die Güter hin und wieder in wenigen Stunden gelangen.

Auch der neue, für englische Rechnung im Bau begriffene Schienenweg zwischen Tönningen und Flensburg, mit Zweigbahn nach Rendsburg (in die Kieler-Altonaer Bahn), kann für Kiel und für Schleswig-Holstein im Allgemeinen nur vortheilhaft sein.

Kiels Einfuhr in den Jahren 1848 bis 1850 bestand hauptsächlich:

in Bauholz*) und Eisen (aus Schweden u. Finnland),
in Steinkohlen, Roheisen, Salz rc. (aus England),

*) Fast der ganze finnische Holzhandel geht jetzt über Kiel in das westliche Holstein, wohin sonst nur deutsches Holz ging. Die stärksten Holzladungen werden auf der Eisenbahn leicht und billig ins Innere geführt.

BIBL. UNIV. GENT

in Leinsaat, Talg, Potasche ꝛc. (aus Rußland),
in Getreide, Butter, Felle ꝛc. (aus den Herzogthümern und aus Dänemark).

Seine Ausfuhr in den gleichen Jahren (1848 bis 50) bestand meist in Getreide, Butter, Vieh, Fleisch, Käse, Oelkuchen, Knochen ꝛc. nach England und Holland.

Die Ausfuhr nach Dänemark war in den Jahren 1849 bis 1850 durch die Kriegsereignisse unterbrochen, hat aber seit dem Jahr 1851 wieder zugenommen.

Schifffahrt von Kiel
in den Jahren 1850 bis 1853.

Wie bedeutend sich im Jahr 1852 die Schifffahrt von Kiel wieder gehoben hat, erhellet aus folgender Aufstellung.

Die Zahl der in Kiel angekommenen Schiffe (ohne Dampfschiffe) betrug in den Jahren 1850 bis 1852:

1850:	1062	Schiffe	von	19423	Last.
1851:	2335	„	„	33257	„
1852:	2730	„	„	41100	„ (mit Dampfsch.)
1853:	3129	„	„	37863½	„ „ „

	1850.		1852.		1853.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
Schlesw.-Holstein.	739	8280	1060	10577	1256	10240½
darunt. Holstein.	—	—	560	4276½	605	4084¼
Russische . . .	1	39	63	5218½	52	4214½
Finnische . . .	35	2797	—	—	—	—

	1850.		1852.		1853.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
Dänische . . .	90	696	470	8311	622	6217 1/4
Holländische . .	21	690	19	604 1/2	23	716
Schwedische . .	74	3638	90	4206 1/2	85	4011
Englische . . .	16	985	4	301	1	52 1/2
Preußische . . .	19	468	6	307	14	855 1/2
Mecklenburgische *)	21	1068	1	29 1/2	1	49 1/2
Hannoverische . .	11	297	21	550 1/4	12	260 1/4
Lübeckische . . .	27	240	1	11	—	—
Oldenburgische .	—	—	—	—	1	28
Hamburgische . .	3	102	2	56 1/2	2	84
Bremische . . .	1	19	—	—	1	47 1/2
Norwegische . .	4	104	3	81	2	8 3/4
Kieler	—	—	165	3017 1/4	190	3248
Dampfschiffe . .	—	—	169	3330 1/4	142	3746
Böte	—	—	96	222 1/4	100	(?)
	1062	19423	2730	41100	3129	37863 1/2

Am stärksten ist die Zunahme der Schleswig-Holsteiner Schiffe, sodann der russischen, dänischen und schwedischen, während die Zahl der englischen abgenommen hat.

Zwei Dampfschiffe fahren wöchentlich zweimal zwischen Kiel und Copenhagen, und eins von Kiel nach Norwegen (Christiania).

---

*) Darunter waren auch Schleswig-Holsteinische, unter Mecklenburger Flagge, wegen der kriegerischen Verhältnisse mit Dänemark.

Kieler Kanal (Schleswig-Holsteiner oder Eider Kanal).

Dieser in den Jahren 1777 bis 1784 erbaute Kanal dient besonders zur Abkürzung des Wegs durch den Sund, ist aber nur für kleine Seeschiffe, nämlich solche die nicht über 100 Tonnen laden, zugänglich, da die Schleusen für größere Schiffe nicht tief und breit genug sind. Die Kanal-Einfahrt bei Kiel ist durch 2 Obelisken von nordischem Marmor bezeichnet, wovon der eine am Strande, der andere auf Granitfelsen im Meere steht, mit der Inschrift: Patriae et Populo!

Von 1845 bis 1850 gingen jährlich durch diesen Kanal im Durchschnitte 3520 Schiffe. Die meisten bestanden aus Küstenfahrern, worunter:

1980 Schleswig-Holsteinische (Dänische),
1230 Hannoverische, Oldenb., Holländische ꝛc. und blos
14 Preußische und
5 Mecklenburgische ꝛc.

(Die Kanalgebühren sind fast eben so hoch wie der Sundzoll, und mit den Schleusengeldern, eher noch höher.)

In den Jahren 1852 und 1853 hat die Schifffahrt auf dem Eider-Kanal wieder sehr zugenommen. Durch die Schleuse bei Rendsburg passirten im Jahre 1852 und 1853:

1852: 3870 Schiffe.
1853: 3997 „

Digitized

In den Jahren 1848, 1849 und 1853 gingen durch den Kanal folgende Schiffe:

	1848.	1849.	1853.
Schleswig-Holsteinische .	1257	1393	2447 Dän.
Bremische	4	8	5
Finnische	2	4	6
Französische	5	2	7
Belgische	1	—	3
Englische	8	19	6
Hamburgische	13	18	57
Hannoverische	233	159	579
Holländische	232	234	703
Mecklenburgische	2	2	3
Norwegische	—	—	9
Lübecksche	—	—	1
Nordamerikanische . . .	1	—	—
Oldenburgische	29	23	58
Preußische	5	8	12
Schwedische	27	60	86
Russische	8	6	15
Dänische	5	4	(s. Schl.-Hol.)
	1832	1940	3997

Die bedeutende Abnahme in den Jahren 1848/9 gegen früher, liegt in den damaligen kriegerischen Ereignissen.

In Bezug auf Handelsartikel gingen:

aus der Nordsee in die Ostsee durch den Kanal im Jahre 1848 meist Eisen- und Eisenwaareu.

aus der Ostsee in die Nordsee durch den Kanal im J. 1848 meist Holz, Käse, Zucker, Syrup, Tabak.

Durch den großen Belt fahren jährlich 12 bis 1300 Küstenfahrer. (Der kleine Belt wird wenig benutzt, und blos von kleinen Fahrzeugen.)

Schiffsverkehr von Flensburg im Jahre 1853:

Angekommen:	Schiffe	Com.-Last.
vom Inlande (Dänemark und Schles-Holstein)	1209	12094 3/4
von England	142	6265
„ Norwegen	157	4089 1/4
„ Finnland	35	3035
„ Schweden	78	2805 3/4
„ Rußland	70	2319 1/2
„ Preußen	53	1171 3/4
„ Grönland	9	948
„ Cuba	1	112
„ Nord-Amerika	1	65 1/2
„ Portugal	1	34 1/2
„ Frankreich	2	82
„ Holland	6	162 1/2
„ Lübeck	12	104 3/4
„ Mecklenburg	6	75
„ Hamburg	11	255 1/2
„ Bremen	3	43
„ Oesterreich	1	76
	1797	33739 3/4

Hierin sind auch die Dampfschiffe mitbegriffen.

Die 3 Flensburger Dampfer machten 129 Reisen.

Von den Dänisch-Westindischen Inseln sind im Jahre 1853 keine Schiffe in Flensburg angekommen, dagegen 7 dahin abgegangen.

Unter den im Jahre 1853 in Flensburg eingeführten Waaren befanden sich 98035 Tonnen Steinkohlen aus England.

Digitized

Die folgende Aufstellung ist den amtlichen „Statistischen Nachrichten über Handel und Schifffahrt der Herzogthümer Schleswig-Holstein im Jahre 1848. Bearbeitet im Finanz-Departement. Altona 1850. Fol." entnommen.

Gesammt-Schifffahrt von Schleswig-Holstein im Jahre 1848.

	Segelschiffe.	Last.	Dar. waren beladen
Eingelaufen	22673	166132	93345 Last.
Ausgelaufen	22840	167868	80485
	45513	334000	173830 Last.
Im J. 1847 waren es	69113	546732	
Abnahme im J. 1848	23600	212732	

Die Zahl der Dampfschiffe ist nicht angegeben.

Auf den Robben- und Wallfischfang liefen aus, im Jahre 1848: aus Holstein 7 Schiffe von 772 Last.
„ Schleswig 9 „ „ 911 „

(Im Jahre 1852 beschäftigte das südliche Holstein allein 4 Grönlandsfahrer.)

Digitized by Google

Uebersicht der Handelsflotte
der Herzogthümer Schleswig-Holstein, am Schlusse des Jahrs 1848, mit Einschluß von Altona und der Inseln Alsen und Arroe.

In Holstein und Schleswig zählte man:

Holstein .	1608 Sch.	von	$21193^3/_4$	Commerzlast *)
Schleswig	1174 „	„	$22016^1/_2$	„
Zus.	2782 Sch.	von	$43210^1/_4$	Commerzlast

Davon kamen auf:	Holstein. Sch.	Holstein. Last.	Schleswig. Sch.	Schleswig. Last.
ungemessene Fahrzeuge .	119	—	6	—
unter 5 Last	560	$1687^1/_4$	408	$1056^1/_2$
„ 5 bis 10 Last . .	368	$2635^1/_2$	278	1955
„ 10 „ 15 „ . .	209	$2566^1/_2$	131	$1584^1/_2$
„ 15 „ 20 „ . .	75	$1234^1/_2$	70	$1167^1/_2$
„ 20 „ 30 „ . .	89	2209	86	2110
„ 30 „ 40 „ . .	50	$1744^1/_2$	38	$1303^1/_2$
„ 40 „ 50 „ . .	56	2523	30	1327
„ 50 „ 60 „ . .	27	$1461^1/_2$	25	$1343^1/_2$
„ 60 „ 70 „ . .	16	$1043^1/_2$	21	1356
„ 70 „ 80 „ . .	5	$392^1/_2$	8	$594^1/_2$
„ 80 „ 90 „ . .	4	$330^1/_2$	8	673
„ 90 „ 100 „ . .	5	$481^1/_2$	12	1141
„ 100 „ 125 „ . .	8	$906^1/_2$	30	$3351^1/_2$
„ 125 „ 150 „ . .	10	1364	13	1819
„ 150 „ 175 „ . .	1	174	6	951
„ 175 „ 200 „ . .	1	182	1	184
Dampfschiffe	5	$257^1/_2$	3	99
	1608	$21193^3/_4$	1174	$22016^1/_2$**)

*) Darunter in Altona 227 Schiffe von 3818 Last.
**) Davon auf Flensburg 140 Schiffe von $6308^1/_4$ Last.

Der Gattung nach waren es:

	in Holstein.	Schleswig.	Zusammen.
Fregattschiffe	4	26	30
Barken	12	19	31
Briggs	25	48	73
Schoner u. Schonerbriggs	113	74	187
Galeassen	21	13	34
Galioten	9	4	13
Schluppen und Kutten .	8	44	52
Jachten und Böte . . .	175	783	958
Kuffen, Smags ꝛc. . .	80	24	104
Ewer	495	101	596
Prahmen, Jöllen, Kähne	584	32	616
Fischerboote	77	3	80
Dampfschiffe	5	3	8
	1608	1174	2782

Neugebaut wurden im Herzogthum Holstein (ohne Altona) im Jahre 1849: 34 Schiffe von 722 Last *).
1852: 28 „ „ 393½ Last **).

Für Hamburger Rechnung wurden im Jahre 1848 in Holstein gebaut . . . . . 3 Schiffe von 191½ Last.
Für Dänische Rechnung . 4 „ „ 141 „

Ohne Schleswig-Holstein wäre Dänemarks Handelsmarine sehr beschränkt. Ueberhaupt ist Dänemark, bei seinem geringen Länderumfang, nur dann befähigt eine selbstständige Seemacht zu tragen, wenn es entweder in Skandinavien oder in Deutschland aufgeht.

---

*) Darunter 1 Schiff v. 61½ Last für nordamerikanische Rechnung.

**) Darunter 4 Schooner . . . von 190 Last.
3 Jachten . . . . „ 20 „
4 Snigschiffe . . . „ 54 „
17 Ewer und Kähne . „ 129½ „
28 Schiffe. 393½ Last.

Ueber Ein- und Ausfuhr von Schleswig-Holstein (einschließlich des Fürstenthums Lübeck) geben obige statistische Nachrichten folgenden Ueberblick.

Der Gesammtwerth der **Einfuhr** betrug:

	1847.	1848.
	Reichsbankthaler*).	
vom Auslande	18,600000	14,680319
von Dänemark (fremde verzollte und inländische Waaren) .	3,200000	137982
	21,800000	14,818301
Unter den vom Auslande einführten waren zum Verbrauch	17,900000	14,549071

Hauptgegenstände der Einfuhr waren im Jahre **1847**:

Eisen in Stangen . . .	11,336753	Pfund.
Eisen-Platten, Drath und Nägel	1,401474	"
Stahl	248234	"
Baumwollenwaaren . . .	1,204272	"
Baumwollengarn . . .	932099	"
Kaffee	6,442327	"
Zucker, roher von St. Croix .	2,995378	"
" " anderer . .	8,227803	"
" raffinirter . . .	951910	"
Syrup	3,371691	"
Thee	222301	"

*) Der dänische Reichsbankthaler ist gleich 1 fl. 20 kr. oder circa 3/4 Preuß. Thlr. In Schleswig-Holstein wird er zu 30 Courant-Schillinge gerechnet, in Dänemark zu 26 Bank-Schillinge. Letztere sollen jetzt auch in Schleswig-Holstein eingeführt werden, statt des bisherigen Courantthalers, was aber sehr zum Nachtheile Holsteins wäre.

Digitized

Fortsetzung der Einfuhr vom Jahre 1847.

Farbhölzer	997268	Pfund.
Steingut	808929	„
Glas (Fensterglas) . . .	671305	„
Flachs	934086	„
Hanf	1,063076	„
Leinengarn, Zwirn . . .	133420	„
„ ungebleicht . .	307695	„
Leinsaat	81950	Tonnen.
Tabak, unfabrizirter . . .	3,355135	Pfund.
Reis, geschälter und ungeschälter	2,152710	„
Rosinen und Korinthen . .	1,082359	„
Obst, gedörrtes	1,016775	„
Wein	9266	Orthoft.
Branntwein (St. Croix Rum) .	120177	Viertel.
„ anderer . . .	65046	„
Steinkohlen	309876	Ton. à 20 Ctr.
(im J. 1852: 65276 Ton.)		
Salz, Steinsalz	8,331025	Pfund.
(im J. 1852: 3340 Ton. od. 6,680000 Pfd.)		
Salz, geläutertes	24319	Tonnen und
	2,491379	Pfund.
Holz, Föhren-	2,513254	Cub.-Fuß und
	14954	Last.
Eichenholz	211655	Cubik-Fuß.
Wollenwaaren (Tuch) . .	124499	Pfund.
„ andere . . .	290468	„
Getreide und Mehl vom Auslande	285054	Tonnen.
(im J. 1848: 130968 Ton.)		
„ aus Dänemark . .	266589	„
(im J. 1848: 51849 Ton.)		

Digitized by Google

Der Gesammtwerth der **Ausfuhr** betrug:

	1847.	1848.
	Reichsbankthaler.	
nach dem Auslande .	18,300000	14,843237
nach Dänemark . .	3,800000	703073
	22,100000	15,546310

Als Gesammtverkehr der Herzogthümer und des Fürstenthums Lübeck mit dem Auslande und Dänemark, erscheint sonach der Gesammtwerth im Jahre 1848:

Einfuhr . .	14,818301	Bco.=Thlr.
Ausfuhr . .	15,546310	"
	30,364611	Bco.=Thlr.

Im Jahre 1847: 43,900000 Bco.=Thlr. (Abnahme im Jahre 1848: 31 pCt.)

Im Jahre 1849 (mitten im Kriege) betrug die Gesammt=Ein= und Ausfuhr circa 27,000000 Bco.=Thlr.

Die Abnahme im Jahre 1848 wird hauptsächlich der verminderten Durchfuhr dänischer Produkte durch die Herzogthümer nach Hamburg und Altona (welche seither der Ausfuhr Holsteins zugerechnet worden), so wie theilweise dem durch das Militär veranlaßten größeren Verbrauch in den Herzogthümern selbst, und dann ferner der Abnahme der Ausfuhr nach Dänemark und den dänischen Colonien zugeschrieben. Hauptartikel der Ausfuhr waren im Jahre 1847 und 1848 folgende:

	1847.		1848.	
Butter . . .	16,253888	Pfund.	13,471470	Pfund.
Käse . . .	3,092394	„	2,493617	„
Fleisch, gesalz. u. ger.	1,527750	„	865515	„
Speck aller Art .	2,577521	„	(?)	
Talg . . .	114383	„	(?)	
Knochen . . .	2,858248	„	1,390352	Pfund.
Felle und Häute .	934621	„	313314	„
Wolle . . .	305050	„	249710	„
Hornvieh, großes .	43824	Stück.	29393	Stück.
Kälber . . .	15185	„	12359	„
Schafe . . .	21773	„	15667	„
Schweine . .	15793	„	14416	„
Pferde . . .	10643	„	6098	„
Leinsaat . . .	59457	Tonnen.	3351	Tonnen.
Rappsaat . .	99409	„	(?)	
Saamen, zur Aussaat	661298	Pfund.	623725	Pfund.
Oelkuchen . .	18,282047	„	12,227439	„
Lein- und Rüböl .	4,582235	„	3,836829	„
Kartoffeln . .	138207	Tonnen.	156770	Tonnen.
Brod . . .	502490	Pfund.	584363	Pfund.
Weizen . . .	291504	Tonnen.	Nicht angegeben.	
Buchweizen . .	87405	„		
Gerste . . .	176154	„		
Hafer . . .	306895	„		
Roggen . . .	191288	„		
Erbsen . . .	48112	„		
Bohnen . . .	43454	„		
Graupen und Grütze	37289	„		
Wicken . . .	15451	„		
Weizenmehl . .	10579	„		
Roggenmehl 2c. *) .	10944	„		

*) Zus. 1,219075 Tonn. Getreide und Hülsefrüchte in der Ausfuhr.
ab 551643 „ ditto ditto Einfuhr.

667432 Tonn. Ueberschuß der Ausfuhr im Jahr 1847.
664771 „ „ „ „ „ „ 1846.
656606 „ „ „ „ „ „ 1845.

Digitized by Google

Fortsetzung der Ausfuhr vom Jahre 1847 und 1848.

	1847.	1848.
Mauersteine . .	27,559217 Stück.	(?)
Dachziegel . .	2,655141 „	(?)
Lumpen . . .	718275 Pfund.	129172 Pfund.
Zucker, raffinirter .	2,126904 „	(?)
Syrup . . .	627496 „	(?)
Tabak, fabrizirter .	604247 „	(?)
Seife, weiße u. grüne	840036 „	169471 „

Von der Ausfuhr im Jahre 1848 gingen nach Hamburg und Altona:

9,976745 Pfd. Butter aus Holstein.
2,535394 „ „ „ Schleswig.

12,512139 Pfd. Butter.

231516 Pfd. gesalzenes Fleisch aus Schleswig.
244590 „ „ „ „ Holstein.
90350 „ geräuchertes Fleisch „ „
55812 „ frisches Fleisch „ „
9423 Stck. Schlachtvieh aus Schleswig.
14129 „ „ „ Holstein.
431328 Pfd. Käse aus Holstein.

Nach den dänischen Westindischen Inseln gingen:

58545 Pfd. gesalzenes Fleisch aus Schleswig.
38985 „ geräuchertes „ „ „
77437 „ Butter aus Schleswig.
1777 Stck. Schlachtvieh nach England, aus Schleswig.

Den Viehbestand von Schleswig-Holstein gab der Vorstand der 9. Versammlung der Forst- und Landwirthe zu Kiel im Jahre 1845 folgendermaßen an: 1,036239 Milchkühe. — 605890 Ochsen und Rinder. — 1,671435 Schafe.

Nachtrag.

Zu **Hamburgs Rhederei** Seite 134.

Am 31. Dezember 1853 bestand dieselbe (nach dem aufgestellten Verzeichnisse der Schiffsbesichtiger L. A. Hooge und A. W. Bolzahn jun.) aus 408 Seeschiffen von 42565 Commerz-Lasten à 6000 Pfd. oder 63848 Roggenlasten à 4000 Pfd.

Gegen 1852 zeigt sich eine Zunahme von 41 Schiffen mit 5397 Commerz-Lasten, oder, nach Abzug von 2, bereits in der vorjährigen Liste aufgeführten Schiffen, 39 Seeschiffen von 4937 Lasten.

Es verunglückten und wurden verkauft: 32 Schiffe, folglich beträgt die ganze Zunahme im J. 1853: 73 neue Schiffe.

Der Bauart nach sind es:

43	Fregatschiffe (im Jahr 1852: 36 Fregatschiffe).
119	Barken (im Jahr 1852: 109 Barken).
1	„ eiserne.
122	Briggs (im Jahr 1852: 105 Briggs).
22	Schoonerbriggs.
1	Dreimastschooner.
45	Schooner.
9	Galeassen.
10	Kuffs.
2	Schooner-Kuffs.
8	Gallioten.
7	Schooner-Gallioten.
9	Galeas-Ewer.
2	Ewer.
1	Schooner-Ewer.
1	Sloop.
6	See-Dampfer (Schraubenschiffe), eiserne.
408	Sch. Die durchschnittl. Größe der Schiffe beträgt 104 Last.

Im Jahr 1849 besaß Hamburg 9 See-Dampfer von 1356 Last (s. „Tabellarische Uebersichten des Hamburgischen Handels im Jahre 1852, ausgearbeitet von dem handelsstatistischen Bureau.“ Hamburg 1853. S. 110). Davon wurden im Jahre 1851 2 nach Great Grimsby in England verkauft und 1 verunglückte, so daß Hamburg gegenwärtig blos noch 6 Seedampfer von 630 Lasten besitzt, und die Angabe Seite 136 dahin zu berichtigen ist.

In Bezug auf Hamburgs Seeverkehr im Jahre 1853 hat in der Zahl der ein- und ausgelaufenen Schiffe eine Abnahme gegen 1852 stattgefunden, wobei jedoch zu bemerken, daß es nicht mehr auf die Menge der Schiffe, sondern auf die Tragfähigkeit derselben ankommt, da jetzt mehr große Schiffe gebaut werden, und die Zahl der Lasten den Ausschlag gibt, worüber zur Zeit noch die Angaben fehlen.

Berichtigungen.

Seite 16 lese man Baaken statt Barken.

„ 22 Nach der Volkszählung im Dez. 1852 beträgt die Einwohnerzahl von Magdeburg, mit Ausschluß der volkreichen Vorstädte: Neustadt und Sudenburg, 60145 Seelen.

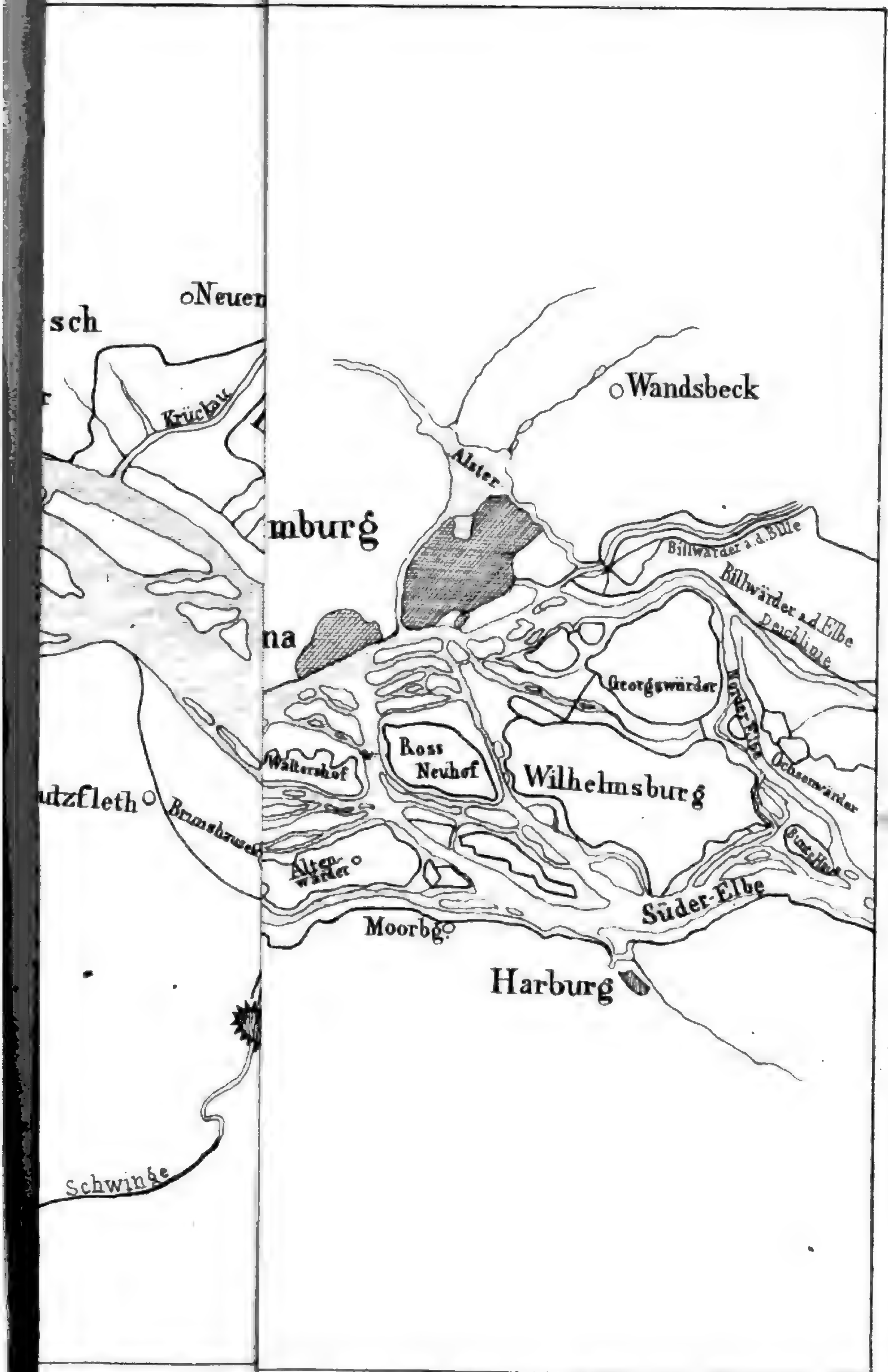
Desgleichen die Einwohnerzahl von Hamburg mit den beiden Vorstädten St. Pauli und St. Georg 157450 Seelen (ohne die vielen Matrosen und anwesenden Fremden).

„ 124 Zeile 3 von unten: 3330 Segelschiffe im J. 1842 statt 2330 Segelschiffe.

„ 136 Die Hamb.-Amerik. Packetfahrt-Actiengesellschaft besaß am Schlusse des Jahrs 1852: 6 Segelschiffe statt 4 Segelschiffe.

„ 157 Deutsche Küstenschifffahrt, soll heißen: „Hamburgs Küstenschifffahrt mit deutschen Staaten.“

sch
dzflet
Sch



Lith. Anst. v. Ph. Hoffmann. Frkfrt a. M.

100

Die

deutschen Ströme

in ihren

Verkehrs- und Handels-Verhältnissen

mit statistischen Uebersichten.

Von

Heinrich Meidinger.

In vier Abtheilungen:

1. Die Donau. — 2. Der Rhein. — 3. Die Elbe. — 4. Die Weser, Ems, Jahde und Oder.

Vierte Abtheilung.

Die Weser, Ems, Jahde und Oder,

nebst den übrigen Flüssen der deutschen Ostseeküste und einem Ueberblick der deutschen Rhederei.

Zweite Ausgabe.

Frankfurt a. M.
Joh. Chr. Hermann'sche Buchhandlung.
Moritz Diesterweg.

Druck von Aug. Osterrieth
in Frankfurt a. M.

Digitized by Google

Vorwort.

Mit dieser vierten Abtheilung beschließe ich mein statistisches Werk über die größeren Ströme Deutschlands. Diese durch Schifffahrt belebten Wasserstraßen bilden noch immer die Pulsadern des Verkehrs, neben den zahlreichen neuen Schienenwegen, die allerdings durch ihre rasche Bewegung der Flußschifffahrt den Rang streitig machen, jedoch nur für leichte und Eilgüter, denn für schwere Güter und solche die viel Raum wegnehmen oder nicht besonders eilen, wird man der größeren Billigkeit und Frachtersparniß wegen, den in gleicher Richtung ziehenden Wasserstraßen stets den Vorzug geben, um so mehr als auch jetzt die Dampfkraft auf den Flüssen immer mehr in Anwendung kommt, und der Transport dadurch sehr beschleunigt wird. Eins fehlt noch: Entfernung der so vielfach besprochenen Flußzölle.

In der gegenwärtigen Abtheilung habe ich vornehmlich die Schifffahrt und Handelsbetriebsamkeit der norddeutschen Küstenländer in Betracht gezogen; zunächst die Seeschifffahrt der beiden großen deutschen Häfen Hamburg und Bremen, und der Holsteinischen

Digitized by Google

Elbhäfen (Hamburg und die Elbhäfen sind in der vorhergehenden Abtheilung behandelt); hierauf die Ostfriesische, Oldenburgische und Hannoverische Schifffahrt der Unterweser; sodann die Preußische und Mecklenburgische und endlich die Lübecksche.

Wir gelangen dadurch zu einem Gesammtbilde der deutschen Schifffahrtsthätigkeit, und nehmen mit Erstaunen wahr, von welchem Umfange dieselbe ist, und wie solche in der jüngsten Zeit alle andere europäische Staaten (mit Ausnahme Englands) überflügelt hat, und im transatlantischen Verkehr sich sogar der britischen und nordamerikanischen würdig zur Seite stellt.

Es bedarf keiner Auseinandersetzung, welch reicher Stoff zu neuen Anschauungen, Vergleichungen und Schlüssen, welche Grundlage zur Auffassung und Förderung eines gemeinsamen deutschen Seeinteresses, aus dem Vorhandensein solcher, die ganze Küstenstrecke von Emden bis Memel als Ein Ganzes umfassender Uebersichten, für praktische Geschäftsleute und Staatsmänner sich ergiebt.

Ueber den Bremer Handel und den Verkehr auf der Weser besitzen wir (seit 1847) in den jährlichen „Tabellarischen Uebersichten des Bremer Handels, zusammengestellt von der Behörde für Handelsstatistik in Bremen" höchst werthvolle und ausführliche Beiträge.

Ueber den Verkehr auf der Ems und in den Ostfriesischen Häfen fehlen zwar noch häufig genaue An=

gaben; aber die vorhandenen geben uns schon ein ziemlich richtiges Bild von den dortigen Handelszuständen. Vollständigere Mittheilungen sind von dem statistischen Bureau in Hannover in der Kürze zu erwarten, wie denn überhaupt die Ausdehnung des deutschen Zollvereins dazu beitragen wird, uns über Hannover und Oldenburg genauere Nachrichten zu verschaffen. Bisher war es eben nichts seltenes, daß man in diesen Küstenstaaten über die eigenen Verhältnisse sowohl als über die der nächsten deutschen Nachbarländer (vom größeren Deutschland nicht zu reden) noch sehr im Unklaren sich befand. Die Ursache war nicht Mangel an Bildung, sondern lag mehr in der Isolirung und Beschränkung auf sich selbst, die immer eine gewisse Einseitigkeit zur Folge hat, eine Einseitigkeit, die sich gerne in den alten engen Kreisen bewegt, und einen umfassenderen Blick, der das Nahe und Ferne richtig erkennen läßt und zum zeitgemäßen Fortschritt antreibt, nicht leicht gestattet. In Oldenburg hat man nun ebenfalls ein statistisches Bureau gegründet, wohl einsehend, daß ohne eine solche Anstalt keine sichere Uebersicht der national-ökonomischen Zustände gewonnen werden kann.

Meine Quellen habe ich überall bemerkt und mich dabei (abgesehen von zahlreichen Privatmittheilungen, die mir zur Ergänzung dienten) größtentheils an amtliche Aufstellungen gehalten, obgleich selbst hierin noch manches Mangelhafte und Irrthümliche vorkommt.

Digitized by Google

Man kann es nicht genug wiederholen, daß ohne ganz genaue Angaben die Statistik keinen Werth hat, sondern nur zu falschen Schlüssen und Folgerungen führt.

Einzelne Irrthümer mögen auch noch in dem vorliegenden Werke sich finden, doch weniger vielleicht in statistischer als in hydrographischer Beziehung, worin selbst die besten geographischen Werke große Lücken enthalten.

Die Uebersichtskarte der dritten Abtheilung habe ich geglaubt auch der vierten Abtheilung beigeben zu müssen, für solche Personen, welche die erstere nicht besitzen und doch gerne einen Ueberblick der deutschen Nord- und Ostseeküsten mit ihrem Fluß- und Eisenbahnnetz zu erhalten wünschen.

Einige Auszüge aus dieser vierten Abtheilung über die Ems und die deutsche Rhederei sind bereits in dem Bremer Handelsblatte vom 21/28. Mai und 18. Juni 1853 erschienen.

Frankfurt a. M. im Mai 1854.

Heinrich Meidinger.

Digitized by Google

Inhalt.

	Seite
Die Weser	1
Flußgebiet, Uferlänge, Häfen, Nebenflüsse, Güterverkehr auf der Oberweser u. s. w.	5—44
Bremen	45
Bremens See- Küsten- und Dampfschifffahrt, Rhederei, Ein- und Ausfuhr u. s. w.	47—84
Vergleichende Uebersicht des Handels- und Schifffahrtsverkehrs von Bremen und Hamburg	85
Bremens Tabakshandel *)	122
Einige Worte über Bremens Geldwesen *)	131
Oldenburgische Häfen und Siele an der Unterweser	111
Rhederei der Oldenburgischen Weserhäfen	113
Hannoversche Häfen und Siele an der Unterweser und deren Rhederei und Schifffahrtsbewegung	115
Die Jahde	135
Oldenburgische Jahdehäfen	145
Oldenburgische Weserhäfen (Nähere Aufstellung)	151
Oldenburgische Consuln	163
Die Herrschaft Kniphausen	164
Die Ems	167
Flußlänge, Gefäll, Tiefe 2c.	170—172
Seedämme (Deiche)	173
Ostfriesische Siele, Inseln, Lootsen 2c.	175—177
Nebenflüsse und Kanäle der Ems	178
Emszölle	184
Flußschiffe	185
Seeschifffahrt und Rhederei in Ostfriesland	186
Güterverkehr auf der Ems	194

*) Diese beiden Rubriken sollten in dem Texte vor (nicht nach) den Oldenburgischen und Hannoverschen Weserhäfen erscheinen.

Digitized by Google

	Seite
Häfen und Schiffsliegeplätze	197
Emden	198
Leer	203
Papenburg	208
Das Oldenburgische Emsgebiet	213

Die Flüsse der deutschen Ostseeküste:

Die Oder	223
Flußlänge, Tiefe, Gefäll, Strombauten, Brücken, Dämme u. s. w.	223—228
Nebenflüsse und Kanäle	229
Häfen und Ausladeplätze	234
Stettin	235
Schifffahrtsverkehr von Stettin und Swinemünde	242
Rhederei von Stettin	244
Fluß- und Seedampfschifffahrt	245
Güterverkehr auf der obern (schlesischen) Oder	246
Oderzölle	249
Schifffahrtsverkehr von Berlin (zum Oder- und Elbgebiet gehörig)	250
Die Weichsel und Danzig	253
Der Pregel und Königsberg (mit Pillau)	261
Der Riemen (Memel) und der Hafen von Memel	267
Uebersicht der Preußischen Häfen	271
Schifffahrtsverkehr in sämmtlichen Preußischen Häfen	278
Preußisches Consulatwesen	281
Die Peene und Ucker	283
Die Warne und Mecklenburg	284
Schiffsbewegung von Warnemünde, Rostock und Wismar	289
Mecklenburgs Ein- und Ausfuhr 2c.	297
Die Trave und Lübeck	299
Schifffahrtsverkehr 2c. von Lübeck	305
Die Sund-Schifffahrt	326
Die deutsche Rhederei	329
Vergleichung der holländischen, belgischen und französischen Rhederei mit der deutschen	361

Weser.

Digitized by Google

Digitized by Google

Die Bedeutung der Weser und ihre besondere Beziehung zu Bremen.

Was Hamburg für die Elbe, ist Bremen für die Weser, nämlich der Knotenpunkt, wo sich aller Verkehr der Wasserstraße und der angrenzenden Uferstaaten concentrirt, sowohl für die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse und Fabrikate, als für die Einfuhr fremder Produkte. Ohne Bremen d. h. ohne die Regsamkeit und den Unternehmungsgeist der Bremer Kaufleute, wäre die Weser kaum im Auslande bekannt, oder hätte doch bei weitem die Bedeutung nicht, die sie gegenwärtig hat. Namentlich hat sich dieser Fluß in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, wohin Bremens größte Wirksamkeit gerichtet ist, einen Namen ersten Rangs erworben. (Siehe weiter unten „Bremen".)

Der Verkehr auf der **Oberweser** mag zwar in der nächsten Zeit durch das vervollständigte Netz der deutschen Eisenbahnen einen nicht unbedeutenden Abbruch erleiden,

(wie schon jetzt bemerkbar); allein die größere Ausdehnung der Metallstraßen wird auch wieder dazu beitragen, den Verkehr im Allgemeinen zu beleben, und neue Kräfte hervorrufen, die selbst für die Wasserstraße wieder von Nutzen sein können. Jedenfalls wird bei schweren und voluminösen Gütern, der Wassertransport stets den Vorzug erhalten, (der Frachttarif der Eisenbahnen ist in der Regel dafür zu hoch,) und dadurch den Beweis liefern, daß Eisenbahnen und Flußschifffahrt recht gut nebeneinander bestehen können, besonders wenn letztre durch die Dampfkraft gehörig unterstützt wird.

Digitized by

Flußgebiet.

Die Weser, so weit sie schiffbar, durchfließt siebenerlei Herren Gebiet, nämlich: Kurhessen,
Braunschweig,
Lippe,
Preußen,
Hannover *),
Bremen,
Oldenburg.

Dabei wechselt das Gebiet längs dem Ufer so oft, daß diese Wasserstraße, zuzüglich der Werra und Fulda, **35**mal unter andere Hoheit tritt!

*) Das Hannoversche Flußgebiet (ohne die Elbe) beträgt:

an	der	Weser . . .	23	Meilen.
"	"	Aller	20	"
"	"	Leine	24	"
"	"	Ruhme . . .	6	"
"	"	Aue	7	"
"	"	Werra . . .	2	"
"	"	Fulda . . .	3	"

Digitized by Google

Uferlänge.

Die verschiedenen Uferstaaten besitzen an der schiffbaren Oberweser folgende Strecken:

Ufer:	Hannov.	Preuß.	Kurh.	Brschw.	Lippe.	Brem.
	Meilen.					
Hannover. u. Hessisches	2	—	2	—	—	—
Hannover. u. Preußisches	1/2	1/2	—	—	—	—
Preuß. u. Braunschweig.	—	—	—	1	—	—
Hannover. u. Braunsch.	1	1	—	1	—	—
Hannoversches . . .	2	—	—	—	—	—
Hessen-Schaumburgisch.	—	—	2	—	—	—
Lippesches	—	—	—	—	1/2	—
Fürstenthum Minden .	—	5	—	—	—	—
vom Fürstenth. Minden bis an die Bremer Grenze (Amt Syke)	10	—	—	—	—	—
von der Bremer Grenze bis Bremen . .	—	—	—	—	—	1
	15 1/2	6 1/2	4	2	1/2	1

Zusammen 29 1/2 deutsche Meilen.

An der Unterweser:

Bremer-Hannoversches Ufer (rechts) bis Bremerhafen 9 Meilen.
Oldenburgisches Ufer (links) bis Blexen . . . . . 9 1/2 „

Digitized by

Fall, Tiefe und Breite.

Fall.

Der bedeutendste Fall ist der von Carlshafen bis Minden, nämlich 70 Fuß (auf 21 Meilen).

Tiefe.

An der Oberweser ist die Tiefe zuweilen blos 16″; diese Tiefe kann aber, durch zweckmäßige Behandlung (selbst bei niedrigstem Wasser) auf 27″ gebracht werden.

Im Spätsommer 1848 war die geringste Wassertiefe:

von Hannoverisch-Minden bis Hameln .	22″
„ Hameln bis Preußisch-Minden . .	24″
„ Preußisch-Minden bis Bremen . .	26″

Der Tiefgang der Dampfschiffe der Vereinten Wesergesellschaft ist 18″ bis $22^1/_2$″.

Bei und unterhalb Bremen dürfen die Schiffe während der Ebbe nicht über 4 Fuß gehen. (Amtliche Anzeige vom 4. März 1847.)

Die gewöhnliche Fluthhöhe zu Bremen beträgt 10 bis 11 Fuß. (Die Fluth steigt noch bis 2 Meilen oberhalb

Bremen hinauf.) Nur Seeschiffe von mittlerem Gehalt können mit der Fluth bis Bremen heraufkommen. Größere löschen zu Vegesack, 2½ Meilen unterhalb Bremen, oder zu Bremerhafen, oder auch am Oldenburgischen linken Ufer zu Brake, und lassen ihre Ladung durch Leichterschiffe nach Bremen bringen. Die geringste Tiefe zu Vegesack ist während der Ebbe, 9 bis 10 Fuß.

Diesem Nachtheile zu begegnen, hatte Bremen längst einen tieferen Hafen nöthig, der zu allen Zeiten im Jahr, bei der Ebbe wie bei der Fluth, zugänglich ist, und diesen besitzt es nun im Bremerhafen, 9 Meilen von Bremen (siehe weiter unten „Bremerhafen"). Durch diesen neuen Hafen ist Bremen erst zum wichtigen deutschen See- und Handelsplatz geworden, und wird es künftig, — bei seinem unausbleiblichen Anschluß an den deutschen Zollverein —, noch mehr werden.

Breite.

Bei Minden	300 Fuß.
Oberhalb Bremen . . .	650 "
Bei Blumenthal über . .	1500 "
An der Mündung der Weser	1½ deutsche Meile.

Uferbauten und Flußcorrection.

An der **Oberweser** sind jetzt an vielen Stellen Steindämme (Buhnen) errichtet, zur Einengung des Fahrwassers, das im Sommer oft so seicht ist, daß sogar die Dampfboote ihre Fahrten zeitweise einstellen müssen.

Im Ganzen ist für die Verbesserung der Oberweser schon viel geschehen; aber noch mehr bleibt zu thun übrig. Musterbilder für Flußcorrection bilden die Mosel, Saar und Ruhr.

Nach dem Urtheil Sachverständiger läßt sich die Tiefe bei dem **kleinsten** Wasserstande:

bis Hannöverisch-Minden auf 24″ bringen.
bis Preußisch-Minden „ 30″ „
durchschnittlich auf . . . . 27″ „ (S. „Tiefe“.)

Bei Hameln, wo sich der Fluß in 2 Arme theilt, ist eine Schleuße zur Umgehung des dortigen Wehrs, aber allzueng, daher etwas breite Schiffe, wie z. B. die Dampfschiffe mit ihren Räderkasten nicht hindurch können, sondern hier umladen müssen. (Siehe weiter unten Kanäle.)

Digitized by Google

An der Unterweser ist die Strom-Correction seit 1846 im Gange, wozu Bremen jährlich zwischen 50 und 60000 Thlr. verwendet, um eine stete Fahrwassertiefe von 8 bis 10 Fuß bis nach Bremen herauf, zu erlangen.

Hannover und Oldenburg sind ihrerseits hierin noch zurück.

Die Herauffahrt wird durch mehrere Sandbänke erschwert.

Digitized by Google

Mündung der Weser und Seezeichen.

Von Bremerhafen bis in die See bezeichnen 44 Tonnen das Fahrwasser, 6 Meilen weit bis zur Mellum oder Schlüsseltonne (der äußersten Tonne, die mit einem vergoldeten Schlüssel bezeichnet ist). Auf diese folgen bis zur Bremer Baake (dem Anfangspunkte der See), 13 schwarze Tonnen (A. bis M.). Bis zum Wurster Fahrwasser liegen 8 weiße Tonnen (Nr. 1 bis 8). Dann folgen die Adler- und Kreuz-Tonne, und auf diese, im Wurster Fahrwasser, bis unterhalb Wremen, 7 weiße Tonnen (W. Nr. 1 bis 7). Am Eingange dieses Fahrwassers befindet sich die rothe Tonne *). Die Tiefe des Fahrwassers ist zur Zeit der Ebbe zwischen 6 und 15 Faden; die seichteste Stelle 17 F. Die durchschnittliche Tiefe von Wremen bis Bremerhafen ist 3 Faden oder 18 Fuß.

Die mittlere Tiefe der Rhede von Bremerhafen 7 Faden oder 42 Fuß.

---

*) Alle diese Tonnen und die beiden Leuchtschiffe an der Mündung der Weser werden von der Stadt Bremen unterhalten, unter Aufsicht eines besonderen Schifffahrtsbeamten (dem Barsenmeister).

Digitized by Google

Die gewöhnliche Fluth erreicht bei Bremerhafen eine Höhe von 10 bis 11 Fuß ohne die ursprüngliche Wassertiefe. Große Flotten können hier und in der Geeste mit Sicherheit ankern. Im J. 1795 schiffte sich hier die ganze englische Armee, auf ihrem Rückzuge aus Brabant und Holland, ein und in den 70r Jahren die nach Nord-Amerika verkauften Hessen.

Beim Eisgang treiben die Ostwinde das Eis von dem östlichen (Hannöverschen) Ufer nach dem westlichen (Oldenburgischen) hinüber, daher das Fahrwasser auf der Weser sehr oft frei vom Eise ist, was auf der Elbe nicht einmal bei Curhaven der Fall, so daß die Verbindung mit der See von Bremerhafen aus, fast immer offen ist. In früheren Jahren wurde auch nicht selten die Hamburger Post nach England, durch den Geestendorfer Lootsen-Kutter nach Helgoland befördert. Der strenge Winter von 1822 bildet das einzige Beispiel, wo die Mündung der Weser zwischen der Geeste und dem Oldenburgischen Blexen zugefroren war.

Auch die Sandbänke sind an der Mündung, obgleich eben so zahlreich, doch nicht so gefährlich wie an der Elbmündung.

Vor der Mündung der Weser ist das Wat das nach Nordernei hinab geht, zur Zeit der Ebbe, Land, zur Fluthzeit, Meer, und nur für Dampfschiffe, die nicht über 3 Fuß tief gehen, fahrbar.

Der Leuchtthurm auf der Oldenburgischen Insel Wangeroge mit Drehfeuer (revolving light, s. Jahde) und das Bremer Leuchtschiff (Signalschiff) vor der Mündung der Weser, dienen den einlaufenden Seeschiffen zur Leitung.

Lootsen.

An der Unterweser besteht ein vortrefflich eingerichtetes Lootsenwesen.

1) Die Vereinigte Hannover-Bremensche Lootsengesellschaft zu Bremerhafen (Geestendorf).

2) Auf der Oldenburgischen Seite:

a) die Lootsengesellschaft zu Fedderwarden, Burhave und Bleren, als Aussenlootsen, am Ausflusse der Weser, dient auch für die Jahde.

b) die Lootsengesellschaft zu Brake und Klipkanne für Fluß- und Seelootsen.

c) die Lootsengesellschaft zu Elsfleth, blos für Flußlootsen (bis Vegesack oder Bremen).

Letztere besorgen zugleich das Anlegen oder Ablegen eines Schiffs bei den Duc d'Alben. Jeder Oldenburgische Lootse muß in seinem Dienste die vorgeschriebene Uniform, und vor der Brust das silberne Lootsenschild tragen.

Diese Gesellschaften besitzen hinsichtlich des Einbringens der Schiffe, gleiche Rechte, daher die Schiffe nicht, wie auf der Elbe, die Lootsen zu wechseln brauchen, und dadurch bedeutend an Lootsengeld sparen.

Digitized by

Die Bestimmung der Blerer Lootsen ist, Schiffe welche die Weser herabkommen, in See, oder nach der Jahde, Elbe und Eider zu führen. Eben dieses steht auch den Mitgliedern der zu Brake und Klipkanne bestehenden Lootsengesellschaft frei, wenn die Schiffskapitains die Flußlootse bis in die See mitzunehmen wünschen.

Treibt der Ostwind das Eis im Winter von der Hannoverschen nach der Oldenburgischen Küste, so können die Hannover-Bremensche Lootsen in See gelangen und die dort kreuzenden Schiffe in Empfang nehmen; treibt es der Westwind dem Hannoverschen Ufer zu, so können die Oldenburgischen Lootsen frei in See gehen, daher die Mündung der Weser in dieser Beziehung den einlaufenden Schiffen große Vortheile gewährt.

Das Oldenburgische Lootsengeld beträgt während der Sommermonate vom 15. April bis 15. September bei einkommenden Schiffen, für jeden Fuß Bremer Maas, den das Schiff tief geht:

1) aus der See jenseits der ersten Tonne .	2	Thlr.	18 Gr.
2) von der 1. bis zur 4. oder Kreuztonne .	2	„	— „
3) von der 4. bis zur 7. Tonne	1	„	54 „
4) von der Bremer Baake bis zur rothen Tonne	1	„	24 „
5) von der rothen Tonne bis Wremen . .	1	„	12 „
6) von Wremen bis Tettens oder Bleren .	—	„	66 „
7) von Tettens oder Bleren an	—	„	48 „

In den Wintermonaten November bis Februar wird das doppelte der obigen Taxe erlegt.

An der Mündung der Weser ist auch eine Quarantaine-Anstalt (zu Leher), aber sehr mangelhaft. Besser wäre dazu die Oldenburgische, dicht vor Bremerhafen gelegene sogenannte Lüneplatte, geeignet.

Brücken über die Weser.

Diese Verbindungsglieder des Verkehrs findet man an folgenden Orten:

Zu Hannöverisch-Minden:

1 Steinbrücke über die Werra.

1 Holzbrücke (auf Steinpfeilern) über die Fulda.

1 neue Eisenbahnbrücke, wozu der Grundstein zu Minden am 21. April 1852 gelegt wurde, ist noch im Bau über die Werra.

„ Hörter: (ehemalige Festung) Steinbrücke.

„ Bodenwerder: Schiffbrücke.

„ Hameln (ehemalige Festung): Kettenbrücke (früher Schiffbrücke).

„ Rinteln (ehemalige Festung): Steinbrücke seit 1845 (früher Schiffbrücke).

„ Blotho: Steinbrücke.

Unterhalb Blotho: Eisenbahnbrücke der Köln-Mindner Bahn. (Diese Bahn führt zwar nach Preußisch-Minden, macht aber von dort hieher einen Winkel stromaufwärts am rechten Ufer.)

Digitized by Google

Zu Nienburg (ehemalige Festung an der Mündung des Flüßchens Aue): Steinbrücke.

„ Hoya: Holzbrücke mit Durchlaß. (Die schlechteste aller Weserbrücken.)

„ Bremen: 2 Steinbrücken über die große und kleine Weser. Die große Brücke hat eine Bogenweite von 65 Fuß; die Höhe des Mittelbogens ist 22 Fuß über dem Nullpunkt des Pegels. Die Neustadt (1622 angelegt, mit breiten graden Straßen) liegt am linken Ufer, und nimmt jedes Jahr bedeutend an Umfang zu.

Digitized by Google

Häfen und Ausladungsplätze an der Weser.

Die eigentliche Schifffahrt der Oberweser beginnt zu Hannöverisch-Minden (am linken Ufer), wo sich die Werra und Fulda vereinigen. Das Mindener Wehr wird durch eine Schleuse umgangen. Bis zum Jahre 1824 besaß Minden das Stapelrecht, d. h. die Befugniß, alle Waaren, die auf der Weser, Werra und Fulda dorthin kamen, anzuhalten, und die Schiffer zu zwingen, sie während 3 Tage in der Stadt nach laufenden Marktpreisen feil zu bieten.

Nach Minden folgt, gleichfalls am linken Ufer: Carlshafen (Kurhessisch), an der Mündung der Dimel, die durch das Fürstenthum Waldeck fließt, und 3 Meilen weit für kleine Fahrzeuge schiffbar ist.

Am linken Ufer: Hörter (Preußisch), mit der ehemaligen Benedictiner-Abtei Corvey (jetzt Schloß) in der Nähe.

Am rechten Ufer: Holzminden (Braunschweigisch), gewerbsames Städtchen. Bevern liegt etwas landeinw.

Am rechten Ufer: Bodenwerder (Hannoverisch), von der Weser umflossen. Holz und Leinwandhandel.

Digitized by

An beiden Ufern, doch meist rechts: Hameln (Hannoverisch), ehemalige Festung an der Mündung der Hamel. Hier ist eine sehr mangelhafte, allzuenge Schleuse, wo die Dampfboote mit ihren Räderkasten nicht hindurchfahren können, daher umladen müssen. Ein anderes Dampfboot jenseits der Schleuse übernimmt dann die Ladung, wodurch Kosten und Zeitaufenthalt entstehen.

Am rechten Ufer: Oldendorf (Kurhessisch, Grafschaft Schaumburg), mit Steinbrüchen. Zu Oberkirchen, in der gleichen Grafschaft Schaumburg: Steinkohlengruben, gemeinschaftlich mit Lippe-Bückeburg.

Am linken Ufer: Rinteln (Kurhessisch, Grafsch. Schaumburg), an der Mündung der Exter. Städtchen mit gutem Gymnasium; ehemalige Festung.

Am linken Ufer: Blotho (Preußisch). Eisenbahnbrücke unterhalb Blotho.

Am linken Ufer: Preußisch-Minden (starke Festung), 11500 Einwohner. Im Jahre 1850 wurde hier ein neuer Hafen gebaut, der mit dem Eisenbahnhof in Verbindung steht. Von Minden aus wird das Land flach. Die Berge des linken Ufers (Süntels) laufen in die Teutoburger Waldeshöhen aus. Am rechten Ufer, landeinwärts von Minden, liegt Bückeburg.

Am linken Ufer: Stolzenau (Hannoverisch).

Am rechten Ufer: Nienburg (Hannoverisch), ehemalige Festung.

Am linken Ufer: Hoya (Hannoverisch).

Am rechten Ufer: Verden (Hannoverisch) an der Mündung der Aller, 2 Meilen von Bremen, mit Domkirche ohne Kapitel.

An beiden Ufern: Bremen. (S. weiter unten.) Bremen vergrößert sich mit jedem Jahre. Seit 1845 sind daselbst viele Neubauten entstanden, besonders in der östlichen Vorstadt.

An der **Unterweser** befinden sich:

Am rechten Ufer: Vegesack, 2½ Meilen von Bremen (der Wasserstraße nach), an der Mündung der Lessum, zu Bremen gehörig, mit Schiffbau, Dampfmühle, Brauerei, Seifensiederei und Branntweinbrennereien ꝛc. Zu Grohn (dicht bei Vegesack), sind die Langeschen Schiffswerften und Thranbrennereien. Im April 1852 wurde hier ein Schiff von 820 Lasten oder 1640 Tonnen vom Stapel gelassen. Zu Vegesack ist die gewöhnliche Station der Leichterschiffe, deren sich hier im Winter oft 60 bis 80 aufhalten.

Am linken Ufer: Elsfleth (Oldenburgisch), an der Mündung der Hunte, die bis Oldenburg schiffbar. Dieser Ort hat Schiffswerfte, Holzhandel, eine Repsschlägerei und eine Navigationsschule. Der Elsflether Zoll ist aufgehoben.

Am linken Ufer: Brake (Oldenburgisch), 1 Meile unterhalb Elsfleth, seit 1834 Freihafen und Haupthafen von Oldenburg, wo auch größere Seeschiffe einlaufen und mehrere fremde Consuln sich aufhalten.

Brake und Elsfleth sind fast nur als Nebenplätze von Bremen zu betrachten und meist im Bremer Handel beschäftigt. Nach der Anlage vom Bremerhafen hatte sich der Verkehr zu Brake in den ersten Jahren sehr vermindert, seitdem ist aber solcher wieder im Steigen, besonders durch die fremden Flaggen.

In Brake wird jetzt an der Hinauslegung der Kaje (Quai) gebaut, um den Seeschiffen die Bequemlichkeit zu verschaffen, unmittelbar am Ufer ein- und ausladen zu können. Ferner haben sich in Brake Gesellschaften gebildet, für den Betrieb eines Schleppdampfschiffs auf der untern Weser und für die Anlage eines elektro-magnetischen Telegraphen über Elsfleth nach Bremen. An Geldkräften fehlt es dem Lande nicht. Im Juni 1853 wurde von der Braker Actiengesellschaft das erste Schleppschiff von Vegesack bis in die See aufgestellt (nach Bremerhafen und der Mündung der Elbe, Eider und Ems).

Seeschiffe von 20 Fuß Tiefgang können mit der Fluth bis Brake heraufkommen, und finden sichern Platz im Hafen oder an dem Strom Duc d'Alben bei Elsfleth. Der innere Hafen von Brake hat Raum für etwa 50 größere Seeschiffe. Hier sind auch 2 Schiffswerften und eine Lootsengesellschaft.

Die zwischen Bremen und Bremerhafen fahrende Dampfboote legen gewöhnlich hier an, und 2 Lokaldampfboote fahren täglich zwischen Bremen und Oldenburg die Hunte hinauf.

Zu Lande vermißte man seither sehr zwischen Brake und Oldenburg eine gute Chaussee, die aber nunmehr zu Stande gebracht und im März 1853 eröffnet worden ist.

Am rechten Ufer: Bremerhafen, die Schöpfung des Bürgermeisters Smidt, nahe an der Mündung der Geeste. Der Bezirk zu diesem neuen jährlich zunehmenden Orte, der noch vor 25 Jahren ein bloßes Dorf mit strohbedeckten Hütten war, jetzt über 6000 Einwohner zählt, wurde durch Vertrag vom 27. Januar 1827 von Hannover an Bremen käuflich abgetreten. Seitdem sind daselbst von Seiten der Stadt Bremen großartige Bauten und Hafenwerke unternommen worden, die alles ähnliche an der deutschen Nordseeküste übertreffen. Auf den Schiffswerften herrscht reges Leben und der neue Dock ist zur Aufnahme der größten Seeschiffe geeignet. Die mit eisernen Thoren versehene Eingangsschleuse des Docks ist 76 F. breit und hat 25 F. Wassertiefe.

Bis zum Jahr 1852 sind über 1 Million an diese Anlage verwendet, und für das Jahr 1853 weitere ½ Million Thaler verwilligt worden.

Das Gebäude für Auswanderer zu Bremerhafen wurde im Jahre 1851 von 17600 Auswanderern bewohnt. Dieses große Gebäude ragt in der Nähe der Schleuse in gefälliger Form hoch empor. Damit ist eine Speise-Anstalt für Matrosen und für die zahlreichen Hafenarbeiter verbunden,

die hier für 3 Groten (1½ Silbergroschen) eine nahrhafte und kräftige Suppe erhalten. Auch ein Betsaal und eine Krankenabtheilung ist darin enthalten. In letzterer wurden im Jahr 1851 103 Kranke verpflegt.

Bremerhafen hat insofern einen Vorzug vor Curhafen und der Mündung der Elbe, daß es zu allen Zeiten zugänglich und näher der See ist. Von Bremerhafen bis Bremen sind es blos 9 Meilen, von Curhafen bis Hamburg über 16 Meilen.

Dagegen hat Hamburg den Vortheil einer Eisenbahn von Glückstadt bis Altona herauf, die Bremen noch fehlt, obwohl solche zur rascheren Verbindung mit dem Aussenhafen unerläßlich, und schon längst hätte gebaut werden sollen.

Im J. 1852 gingen von Bremen ab 58551 Auswanderer.
1853 „ „ „ „ 55873 „

Davon gingen direct:	1852.		1853.	
	Perf. mit	Sch.	Perf. m.	Sch.
nach den Ver.-Staaten .	57036	317	—	—
über Quebec	1440	10	—	—
nach New-York . . .	—	—	31833	171
„ New-Orleans . .	—	—	11710	41
„ Baltimore . . .	—	—	9394	41
„ Galveston	—	—	1608	10
„ Philadelphia . . .	—	—	723	11
„ Charleston . . .	—	—	232	1
„ Boston	—	—	88	1
„ Brasilien	46	5	—	—
„ Californien . . .	12	2	—	—
„ Cuba, Venezuela ꝛc.	17	5	—	—
„ San Francisco . .	—	—	29	2

Fortsetzung.	1852.		1853.	
	Pers.	mit Sch.	Pers.	m. Sch.
nach Rio Grande do Sul (Brasilien) . .	—	—	136	2
„ Costa Rica (Greytown)	—	—	100	1
„ Port Adelaide (Austr.)	—	—	20	1
	58551	339	55873	282

Am linken Ufer: Geestemünde (Hannoverisch), ist erst seit dem Aufblühen von Bremerhafen entstanden, und gleichsam als Rival desselben zu betrachten. Es entbehrt zwar zur Zeit noch der Bremischen Capitalien und Handelsintelligenz, die aber in der Folge von anderer Seite nicht ausbleiben werden, wenn Bremen dem deutschen Zollverein nicht beitritt. Geestemünde wird sich dann rasch zu einem Seehafen erheben und eine direkte Dampfschifffahrt mit England ins Leben rufen, die besonders im Winter von Wichtigkeit werden kann, wo Seeschiffe den Geestemünder Hafen erreichen und verlassen können, wenn die Schifffahrt auf der Elbe schon längst durch Eisgang unterbrochen ist. Eine Eisenbahn von Geestemünde direkt nach Verden würde dann die Verbindung mit dem Innern bewirken.

Zwischen den Orten Geestemünde und Geestendorf und Bremerhafen ist eine eiserne Drehbrücke über die Geeste im Werke, woran Bremen $^1/_3$ der Kosten und Hannover $^2/_3$ zu tragen hat (nach Uebereinkunft vom Jahr 1851). Diese eiserne Brücke ist zugleich für die künftige Eisenbahn bestimmt.

BIBL. UNIV. GENT

Siele.

Unter diesem Namen begreift man an der Unterweser, an der Jahde und in Ostfriesland (auch im holländischen Westfriesland) die zahlreichen See- und Stromschleusen, womit die Strom- und Seedämme hie und da versehen sind, um das überflüssige Binnenwasser in das Meer abzuleiten. Bei andringender Meeresfluth schließen sich die starken Thore dieser Schleusen von selbst durch den Druck des andringenden Wassers (je höher das Wasser steigt um so fester), und eben so öffnet das Ebbewasser die Siele von selbst.

Viele dieser Siele dienen zugleich mit ihren dahinter liegenden Flüßchen und schmalen Buchten, als Nebenhäfen für die Küstenschifffahrt. (S. auch Jahde und Ems.)

Die Siele der Unterweser folgen zu beiden Seiten des Ufers in folgender Reihe aufeinander dem Laufe des Stroms nach, unterhalb Brake:

am linken (Oldenb.) Ufer:

Strohauser Siel.
Bekkumer "
Kleinen " (Esenshamer Siel.)

Digitized by Google

am linken (Oldenb.) Ufer:

Großen Siel. (Abbehauser Siel *).
Tettenser „
Burhaver „
Fedderwarder „

am rechten (Hannover.) Ufer:

Buttler Siel.
Oberwarfer „
Luhnen „
Weddewarder „
Misselwarder „
Dorumer „
Cappeler „

Darunter ist Großensiel, 2 Meilen unterhalb Brake, eines der bedeutendsten. Im Jahre 1852 gingen von hier:

nach England 958 Stück Hornvieh und 201 Schafe ab,
nach Hamburg 110 „ „ „ 36 „ „

Fedderwarder-Siel an der Weser-Mündung hat eine Lootsen-Station, und wird im Winter häufig als Nothhafen benutzt, ist auch für große Seeschiffe zugänglich.

---

5) Das Dorf Abbehausen liegt 1 Stunde von Großensiel entfernt. Der Amtsitz ist zu Ellwürden.

Digitized by Google

Nebenflüsse und Kanäle der Weser.

An der **Oberweser** (bei Hannov. Minden) vereinigt sich die vom Thüringer Walde kommende Werra mit der Fulda, und beide zusammen nehmen von da den Namen Weser an. Die Werra fließt an Hildburghausen, Meiningen, Salzungen und Vach vorbei, und wird von Kreuzberg und Wanfried aus, von sogenannten Böcken und Böllen (von 10 bis 20 Last) befahren. Oberhalb Wanfried ist sie blos floßbar (für Stammholzflöße aus den Gothaischen Forsten *). Zu Eschwege ist eine Schleuse.

*) Projektirter Werra-Kanal. Dieses Unternehmen, so wünschenswerth es auch in mancher Beziehung wäre, würde jedoch bei dem häufig eintretenden Wassermangel, etwas gewagt und jedenfalls sehr kostspielig sein. Von ungleich größerer Wichtigkeit und Einträglichkeit erscheint die jetzt zu Stande kommende Eisenbahn (zur Verbindung der bairischen mit der nordischen), worauf die Steinkohlen vom Obermain in die Eisenfabriken von Schmalkalden rc. billig gebracht werden können. Für die Holzflößung wird aber die Werra stets von großem Werthe sein, denn aus den Thüringer Forsten geht nicht allein viel Brennholz auf der oberen Werra nach Eichsfeld und Hildburghausen, und von da durch die Schleuse nach

Digitized by Google

Die Fulda kommt vom Rhöngebirg, fließt an Melsungen und Rothenburg (letzte Schleuse) vorbei, nimmt oberhalb Kassel die von Fritzlar kommende Eder auf, und wird von Kassel aus schiffbar. Kleine Nachen gehen noch bis Hersfeld hinauf, jedoch ist die Fulda im trockenen Sommer von Kassel aufwärts wenig oder nicht fahrbar, höchstens noch für Holzflöße.

Kassel liegt an beiden Ufern der Fulda, doch größtentheils am linken Ufer. Eine 300 Fuß lange Steinbrücke verbindet beide Stadttheile.

Der Haupthessische Hafen ist Carlshafen an der Weser.

Themar, Meiningen und Salzungen; sondern es gehen auch viele Baumstämme und Bretter auf der Werra nach Wernshausen und ins Ausland. Stapelplätze für Langholzflöße sind zu Themar, Meiningen und Wernshausen. Wie bedeutend die Holzflößung auf der Werra ist, geht daraus hervor, daß im Jahre 1847 von Wernshausen 2658 Flöße abgingen. (Siehe Landeskunde des Herzogthums Meiningen, von Professor Brückner. Meiningen 1851. S. 417.)

Im Jahre 1843 kamen von Werra herab nach Hannöverisch-Minden 3960 (?) Flöße mit Brettern und Latten, und 114 Flöße mit Stammholz. Von Minden gingen zu Thal weiter 3417 (?) Flöße mit Brettern und Latten, und 81 Flöße mit Stammholz.

Die Säge- und Schneidemühlen sind im Herzogthum Meiningen sehr zahlreich. Im Jahre 1847 zählte man daselbst 153 solcher Mühlen.

Die kleinen Holzflöße werden zu Hannov.-Minden zu größeren zusammengesetzt.

Auch in die **Elbe** geht aus den Thüringer Forsten viel Floßholz, die Saale hinab über Saalfeld und Camburg. (S. Elbe.)

Von Camburg aus gingen im Jahre 1847 (nach Brückner) 2500 Flöße in die **Elbe**.

Die Aller und Leine. Die Aller ist von Celle an, die Leine von Hannover an (22 Meilen der Wasserstraße nach) schiffbar.

Die meisten die Aller befahrenden Schiffe gehören zu Bremen. Seit mehreren Jahren besteht schon auf der Aller und auf der Leine eine Reiheschifffahrt nach und von Bremen. (S. Flußschifffahrt.)

Zur Gradlegung der Aller waren im October 1851 die Bevollmächtigten der verschiedenen Uferstaaten versammelt, konnten aber zu keinem Beschlusse kommen.

2 Meilen unterhalb Celle nimmt die Aller die an Göttingen und Hannover vorbeifließende

Leine auf, die sich ihrerseits durch die von Hildesheim kommende Innerste (bei Ruthe), durch die Aue (bei Nienburg) und durch die Ilme und Ruhme verstärkt. Auf den 2 letzteren wird Holz herabgeflößt.

Ueber den Leine-Kanal bei Göttingen ist gegenwärtig eine Eisenbahnbrücke im Bau. (Main-Weserbahn.)

Hannover und Neustadt liegen am linken Ufer der Leine. Zu Neustadt, unterhalb Hannover, befindet sich ein Kanal (Neustädter Kanal) mit Schleuse.

Ein anderer Nebenfluß der Aller ist die von Wolfenbüttel und Braunschweig kommende Ocker (Mündung unterhalb Gifhorn), die ebenfalls, so wie die Radau, Holz herabbringen (in Flößen).

Digitized by Google

An der **Unterweser** (rechtem Ufer):

Die Wümme fließt durch mehrere Moore, vereinigt sich mit der aus dem Bremervörder Moore kommende Hamme, und mündet zu Vegesack unter dem Namen Lessum in die Weser.

Die Meeresfluth steigt bis Burg hinauf, das noch zu Bremen gehört. Mehrere kleine Moorkanäle stehen mit der Wümme in Verbindung, worauf viel Torf nach Bremen gebracht wird.

Die Geeste kommt aus dem Moore zwischen Beverstedt und Bremervörde und mündet nach einem Laufe von $3^1/_2$ Meilen bei Geestendorf und Geestenmünde, dicht bei Bremerhafen, in die Weser.

Für die Häringsfischerei wäre Geestemünde vorzüglich geeignet, wenn die schottische und norwegische große Concurrenz nicht wäre.

Der Kanal von Ringstedt in die Geeste wurde im Jahre 1828 erbaut (meist für Torf), mit Benutzung eines Theils des verfallenen Kanals zwischen Geeste und Oste.

Schon im Jahre 1772 wurde der sogenannte Bremer Kanal (s. Elbe S. 45) oder Oste- und Schwinge-Kanal, zwischen Stade und Bremervörde, und von da in die Hamme, begonnen, der (mittelst der Hamme, Oste und Schwinge) die Weser mit der Elbe verbindet, aber noch sehr mangelhaft ist. Der Otterndorfer Kanal ist bis Bederkesa, unweit Bremerlehe vollendet. (S. Elbe.)

Digitized by Google

Im Jahre 1845 beschloß die Hannöverische Regierung, einen schiffbaren Kanal von 5 Fuß Tiefe, zur Verbindung von Weser und Elbe, herzustellen, dessen Ausführung jedoch noch nicht erfolgt ist.

Am linken Weser-Ufer:

Die Hunte, die durch das Oldenburgische fließt, und zu Elsfleth (bei Berne) in die Weser mündet. Kleine Seeschiffe (Smacks) von 30 bis 40 Last fahren mit der Fluth bis zur Stadt Oldenburg hinauf. An der Verbesserung (Vertiefung) des Flusses wird gearbeitet, um dadurch der Stadt Oldenburg Antheil an der direkten Seefahrt zu verschaffen. In der Mündung der Hunte liegt ein Oldenburgisches Wachtschiff, mit Anmeldeposten für das Grenzsteueramt. Das Ausladen der Waaren ist nur zu Huntebrück und Oldenburg gestattet. Holzflöße dürfen auf der Hunte nur 20 Fuß breit sein.

Am linken Ufer der Unterweser das Oldenburgische Flüßchen Ochtum, unweit Bremen, das an seiner Mündung in die Weser als kleiner Hafen für Delmenhorst und auch mitunter für Hannover dient.

Der längst projektirte Hunte-Ems Kanal (s. Ems) soll von der Hunte, etwas unterhalb deren Zusammenflusses mit der Lethe nach der Vehne gehen, zwischen Edewecht und Altenoythe durch, über die Soeste, durch das Camper Moor bis zur Barsel-

Digitized by Google

Altenoythœr Grenze, dann bis zur Barsel-Sagterländischen Grenze, und zwischen Osterhausen und Roggenberg, am Hauptkrümmungspunkte der Sagter Ems endigen. Die ganze Länge soll 140700 Fuß betragen, die Bodenweite 30 Fuß, die Tiefe 5 bis 6 Fuß. 5 Schleusen sollen den Wasserstand des Kanals regeln.

Die Gesammtkosten des Kanals (dessen Ausführung nicht unter 10 Jahren geschehen könnte) sind nach ausführlichen Vorarbeiten zu 260000 Thlr. angeschlagen, eine im Ganzen sehr geringe Summe.

Das Unternehmen sollte im Laufe des Jahrs 1853 in Angriff genommen werden. Man hat aber bis jetzt noch nicht vernommen, daß solches geschehen. Zweigkanäle sind nach Barsel, Friesoythe und Edewecht bestimmt.

Weserzölle.

Ueber die Weserzölle und Verbesserung der Weserschifffahrt bestehen zwischen den betreffenden Uferstaaten mehrere Verträge:

1) die Weser-Schifffahrtsakte, abgeschlossen zu Minden am 10. September 1823.

2) Schluß-Protokoll der Weser-Schifffahrts-Ergänzungsakte vom 22. Dezember 1825 (wornach die Weserzölle auf viele Artikel ermäßigt wurden).

3) Anderweite Uebereinkunft zur Ergänzung der Weser-Schifffahrtsakte, d. d. Hannover, 28 Febr. 1840.

4) Beschlüsse der Revisions-Commisssion zu Carlshafen im August und October 1842. (Eine weitere Commission war im September 1846 zu Brake versammelt, aber ohne Erfolg.)

Nach 1 und 2 wurden die früheren 22 Zollstätten an der Weser auf 9 vermindert, und die verschiedenen Zölle in einen einzigen umgeändert, zum vollen Satze von 1 Thlr. 2 gGr. 3 Pf. für das Schiffs-Pfund.

Digitized by Google

Diese 9 Zollstätten sind (von unten nach oben):

1) Bremen.
2) Dreye (Hannoverisch).
3) Minden (Preußisch).
4) Erder (Lippisch).
5) Rinteln (Kurhessisch).
6) Hameln (Hannover.).
7) Holzminden (Braunschweigisch).
8) Beverungen (Preuß.).
9) Gieselwerder (Kurh.)

Die Zollämter zu Stolzenau und Lauenförde (auf Hannov. Gebiet), sind seit Juni 1852 aufgehoben. Ersteres ist mit Dreye, letzteres mit Hannover vereinigt.

Gegenwärtig betragen die Weserzölle von Bremen bis Carlshafen noch 10¼ Silbergroschen vom Schiffspfund (300 Pfund), fast ⅓ der Fracht. Die neue Zolleinigung zwischen Preußen und Hannover wird hoffentlich hierin die nöthige Aenderung bewirken.

Zu den drückendsten Flußzöllen gehörte früher der Oldenburger Zoll zu Elsfleth (an der Unterweser), der seit 1623 bestand, aber nunmehr aufgehoben ist, wie überhaupt jetzt auf der Strecke von Bremen ins Meer keine Abgaben mehr erhoben werden dürfen.

Der Elsflether Zoll gerieth schon bei den Friedensverhandlungen zu Rastadt (1798) in Gefahr, wo französischerseits dessen Aufhebung beantragt wurde, Oldenburg indeß Schutz bei Preußen und Dänemark fand. Bei den Verhandlungen des Luneviller Friedens ward solcher Antrag wiederholt und der Reichs-Deputationshauptschluß (1803, Febr. 25.) setzte dessen Aufhebung fest. Zur Ergänzung der Entschädigung wurde jedoch dessen Fortdauer noch auf 10 Jahre zugesichert; da diese Entschädigung nach Ablauf

der 10 Jahre aber noch nicht vollständig war, so verblieb der Zoll noch weitere 7 Jahre in der Schwebe, bis er endlich auf Bremens Antrag durch eine deutsche Bundes-Commission am 7. Mai 1820 definitiv abgeschafft wurde.

Im Jahre 1845 betrugen die Weserzölle per Schiffs-Pfund à 300 Pfund:

zwischen Bremen und Hannöv.-Minden . .			8 gr. $\frac{3}{4}$ pf.
näml. Preußischer Zoll: zu Minden und Beverungen . . .		3 gr. $8\frac{1}{4}$ pf.	
Lippischer Zoll: zu Erder .		— „ $9\frac{3}{4}$ „	
Kurhessischer Zoll: zu Rinteln und Gieselwerder . .		2 „ $6\frac{3}{4}$ „	
Braunschweigischer Zoll: zu Holzminden		1 „ — „	
zwischen Bremen, Holzmünden und Hörter			7 gr. $1\frac{1}{2}$ pf.
näml. Hannov. Zoll: zu Dreye . .		3 gr. $6\frac{3}{4}$ pf.	
zu Hameln .		2 „ $4\frac{3}{4}$ „	
		5 gr. $11\frac{1}{2}$ pf.	
u. die kleineren zu Ohsen	5 pf.		
zu Grohnde	5 „		
zu Polle .	4 „	1 „ 2 „	
zwischen Bremen, Hameln und Bodenwerder			4 gr. $6\frac{1}{2}$ pf.
näml. Preußischer Zoll: zu Minden		2 gr. $1\frac{1}{4}$ pf.	
Lippischer Zoll: zu Erder .		— „ $9\frac{3}{4}$ „	
Kurhessischer Zoll: zu Rinteln		1 „ $7\frac{1}{2}$ „	
zwischen Bremen, Vlotho und Rinteln . .			3 gr. 6 pf.
näml. Hannoverischer Zoll: zu Dreye und Stolzenau . . .		3 gr. 6 pf.	

Die Zölle auf der Aller, Leine, Lühe und Oste, und der Zoll zu Münden sind schon seit 1825 aufgehoben.

Bremen hat jetzt ebenfalls seine Zölle herabgesetzt, und den Durchgangszoll von 4 Groot auf 1 Groot ermäßigt.

Auch Holland hat seine sämmtlichen Durchgangszölle fallen lassen. (S. „Rhein.“)

Digitized by Google

Flußschifffahrt (Segelschifffahrt).

Der Schifffahrts-Verkehr auf der Oberweser ist am lebhaftesten zwischen Bremen und Preußisch-Minden. Auf dieser Strecke fahren, bei gutem Wasserstande, 40 Schiffszüge hin und wieder, die aber jetzt durch die Dampfschifffahrt vielen Abbruch erleiden und sich nur dadurch werden erhalten können, daß sie sich von den Schleppdampfern bugsiren lassen. Mit 20 Schiffszügen wird von Celle und Hannover aus, auf der Aller und Leine, die Schifffahrt nach Bremen betrieben. In früheren Jahren (1825 bis 1835) war diese Schifffahrt weit stärker, denn damals fuhren nicht weniger als 63 Schiffszüge des Jahrs von Bremen nach Celle und Hannover (durchschnittlich), als Reiheschifffahrt, d. h. wobei die Schiffe der Reihe nach zu bestimmten Zeiten mit festen Frachtansätzen abfahren, eine Einrichtung die gegenwärtig noch besteht.

Ein beladenes Flußfahrzeug braucht:

von Hannover u. Celle nach Bremen . 5 Tage (früher 6 bis 7 T.)
„ Bremen nach Celle (zu Berg) . 10 „ („ 12 Tage)
„ Hannöv.-Minden n. Bremen zu Thal 6—8 T. (früher 10 bis 12 T.)
zu Berg 16—18 T. (früher 20 „ 25 „

BIBL. UNIV. GENT

Auf der Unterweser war in den Jahren 1844/46 neben den Schleppzügen der Dampfboote eine Schiffszug-Anstalt, mittelst Vorspann eingeführt. Diese Anstalt (die wohl jetzt nicht mehr besteht?) beförderte im J. 1844, 1845 u. 1846:

1845: 1503	Fahrzeuge.	Der	tarifmäßige	Zuglohn betrug	6003	Thlr.
1843: 1762	„	„	„	„	6829	„
1846: 2685	„	„	„	„	9992	„

Die Schiffe auf der Oberweser, Aller und Leine führen die Namen:

Böcke. Diese sind 118 bis 124 Fuß lang, 14 bis 16 Fuß breit und laden bis zu 50 bis 60 Last (2000 bis 2400 Ctr.).
Bei voller Ladung, die jedoch nur bei hohem Wasserstande geschehen kann, gehen sie 4 bis $4^1/_2$ Fuß tief.

Die Achterhänge oder Hinterhänge sind etwas kleiner, 114 Fuß lang und 12 Fuß breit, laden bis zu 40 bis 50 Fuß Last, und gehen bei voller Ladung $3^1/_2$ Fuß tief.

Die Bullen oder Böllen sind 84 bis 90 Fuß lang, 10 Fuß breit, laden bis zu 10 bis 25 Last, und gehen 20 bis 24 Zoll tief.

Ein Bockschiff mit Hinterhang und Bulle, bildet einen Schiffszug. Bei der Thalfahrt fährt gewöhnlich jedes Schiff allein. Segel werden im Allgemeinen auf der Oberweser nur wenig gebraucht.

In der neueren Zeit werden die schwerfälligen, vorn und hinten viereckig auslaufenden Bockschiffe immer mehr durch spitze, mit abgerundeten Dächern versehenen Fahrzeugen ergänzt, wie im Main und Rhein.

Digitized by Google

Dampfschifffahrt auf der Weser.

Die ersten Versuche, die Oberweser mit Dampfschiffen zu befahren, geschahen im Jahr 1830, von Bremen aus. Im Jahre 1842 bildete sich die Hameler Actiengesellschaft, die später in die Vereinte Weser-Dampfschifffahrts-Gesellschaft überging.

Auf der Oberweser sind gegenwärtig zwischen Bremen, Minden und Hameln, 5 kleine Dampfboote von 30 bis 40 Pferdekraft im Gange (Hermann, Germania, Wittekind, Blücher und Weser). Zu Hameln müssen die Dampfschiffe umladen, wegen der dortigen engen Schleuse; oberhalb Hameln fährt ein kleines Dampfboot täglich zwischen Hameln und Carlshafen zum Anschluß an die Casseler Bahn. Diese Boote gehören der Vereinten Weser-Dampfschifffahrts-Gesellschaft und sind meist von Gebr. Gache in Paris erbaut, und für 200 bis 250 Personen eingerichtet.

Auch 2 Schleppdampfer gehen, bei gutem Wasserstande, von Bremen nach Preußisch-Minden und selbst weiter hinauf, wenn der Bremer Pegel 5 Fuß zeigt.

Für die Beschiffung der Werra und Fulda mit kleinen Dampfern ließ schon im Jahre 1843 eine Gesellschaft zu

Hannov.-Minden versuchsweise ein kleines Boot auf der Fulda, von Minden nach Cassel gehen; aber sie scheiterte an dem Widerstande der Kurhessischen Regierung, die dem Capitain bei 20 Thlr. Strafe verbot, je wieder den Kreis Cassel zu berühren!

Im Jahre 1851 beförderten die Dampfschiffe der Vereinten Weser-Dampfschifffahrts-Gesellschaft 49937 Personen, nämlich zwischen:

Hann.-Minden u. Pr.-Minden 39155 (einschl. 6605 Ausw.)
Preußisch-Minden und Bremen 10782
49937 und an 38000 Ctr. Güter, worunter 20965 Ctr. von Bremen aus.

(Die meisten Reisenden fahren jetzt auf der Eisenbahn von Minden nach Bremen in $4^{1}/_{2}$ Stunden.)

Die Dampfboote legen den Weg zwischen Hannöv.-Minden und Bremen in folgender Zeit zurück:

	zu Thal.	zu Berg.
zwischen Hannöv.-Minden und Hameln	8 bis 9 St.	15 bis 16 St.
„ Hameln und Preußisch-Minden	2 „ 3 „	6 „ 7 „
„ Preußisch-Minden und Bremen	10 „ 12 „	17 „ 18 „

Die Schleppboote brauchen:

von Bremen nach Minden noch . . 5 Tage (zu Berg).
„ Minden nach Bremen noch 2 bis 3 Tage (zu Thal).

Die Frachtsätze der Vereinten Weser-Dampfschifffahrts-Gesellschaft waren im Mai 1853:

von Bremen bis Hameln . . .	$8^{1}/_{2}$ gr. pr. 100 Pfd.
„ „ „ Carlshafen . .	$11^{1}/_{2}$ „ „ „
„ „ „ Hann.-Minden .	12 „ „ „

Vor 50 Jahren wurde für die Last Weizen von Bremen nach Minden, noch 48 Thaler in Gold bezahlt; jetzt bloß 7 Thlr.!

Ueber die Dampfschifffahrt auf der Unterweser s. Bremen.

Digitized by Google

Güterverkehr auf der Oberweser.

In den Jahren 1847 bis 1852 war die Schifffahrtbewegung auf der Oberweser wie folgt:

	1847.	1848.	1849.
Zu Thal gingen:	Ctr.	Ctr.	Ctr.
mit Flußschiffen und Flößen	1,932220	1,522151	1,527392
mit Dampfschiffen . . .	2935	1196	3620
	1,935155	1,523347	1,531012
Zu Berg gingen:			
mit Flußfahrzeugen . . .	1,314922	576172	425732
mit Dampfschiffen . . .	3172	6310	3245
	1,318094	582482	428977
Zusammen	3,253249	2,105829	1,959989

	1850.	1851.	1852.
Zu Thal gingen:	Ctr.	Ctr.	Ctr.
mit Flußschiffen und Flößen	1,863953	1,865660	1,819073
mit Dampfschiffen . . .	3822	3652	4247
	1,867775	1,869312	1,823320
Zu Berg gingen:			
mit Flußfahrzeugen . . .	460577	597851	843506
mit Dampfschiffen . . .	13360	21766	31424
	473937	619617	874930
Zusammen	2,341712	2,488929	2,698250

Nach Schiffen gerechnet war die Zahl derselben mit Ladung wie folgt:

	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1852
angekommen:							
Flußschiffe .	2227	1640	1391	1680	1485	1496	mit
Dampfschiffe	118	72	49	26	63	87	1,823320
Flöße . . .	572	496	457	563	574	573	Ctr. Güter.
abgegangen:							
Flußschiffe .	1162	592	475	678	495	578	mit 874930
Dampfschiffe	118	77	34	47	68	100	Ctr. Güter.

Die Abnahme der Flußfahrzeuge und der Dampfschiffe in den Jahren 1849/50 gegen 1847, ist, wie man sieht, bedeutend. Eben so die Güterzahl, besonders in der Bergfahrt.

Die Ursache liegt theils in der Concurrenz der Eisenbahnen, theils in den seitherigen hohen Weserzöllen. (Im Jahre 1852 hatte sich der Verkehr wieder etwas gehoben.)

An Hameln vorbei gingen im Jahre 1852:

Segelschiffe:	aufwärts .	611 Schiffe	(111	mehr als im J. 1851)
	niederwärts	802 „	52	ditto.
Dampfschiffe:	aufwärts .	274 „	31	ditto.
	niederwärts	259 „	3	ditto.
Flöße:	niederwärts . . .	326 „	(4	weniger als im J. 1851)

Seine größte Höhe hatte der Schifffahrtsverkehr auf der Oberweser in den Jahren 1830 bis 1832 erreicht, besonders in Durchgangsgütern nach Thüringen, Franken und dem südlichen Deutschland.

In den Jahren 1846 bis 1851 wurden durchschnittlich auf der Oberweser, Aller und Leine, 760913 Last oder

Digitized by Google

3,076520 Ctr. Güter des Jahrs befördert. Davon kamen auf die Weser 60108 Last oder 2,400320 Ctr.

Nach Bremen kamen die Oberweser herab:

	1845.	1846.	1847.
	Schiffspfund v. 3 Ctr.		
von Hoya, Nienburg, Stolzenau . . .	1474	1879	1050
„ Preuß.-Minden, Vlotho bis Oldendorf	10721	6761	12888
„ Hannöv.-Minden	11263	6741	4645
„ Carlshafen (einschließlich Hameln) .	4091	1859	2776
	27549	17240	21359

(ohne die Holzflöße.)

Auf die verschiedenen Uferstaaten vertheilt, gehören die meisten die Ober-Weser befahrenden Schiffe zu Hannover und Preußen, wie aus folgender Aufstellung aus den Jahren 1848/49 ersichtlich.

Uferstaaten.	1848. Zahl der Fahrten.	1848. Ladungsfähigkeit.	1848. wirkliche Ladung.	1849. Zahl der Fahrten.	1849. Ladungsfähigkeit.	1849. wirkliche Ladung.
	Sch.	Ctr.	Ctr.	Sch.	Ctr.	Ctr.
Hannover .	1266	1,545882	841679	1095	1,411940	627781
do. Flöße	390	—	256230	404	—	268793
Preußen . .	914	1,152616	710359	662	884167	501415
Kurhessen .	283	407751	208030	251	409610	217279
Braunschweig	127	139479	81882	63	104648	56050
Lippe . . .	44	71829	37453	19	29265	16324
Bremen . .	83	133175	77383	70	113412	57543
	3107	3,450732	2,213016	2564	2,953042	1,745185

Im Jahre 1847 zählte man auf der Oberweser:

77	Preußische	Fahrzeuge	von	2928	Last.
196	Hannoversche	„	„	5803	„
29	Bremische	„	„	1218	„
25	Braunschweig.	„	„	809	„
25	Kurhessische	„	„	890	„
5	Lippesche	„	„	220	„
357				11868	Last.

Im Jahr 1851 wurde die Oberweser von 215 Schiffen von 9710 Last befahren. Davon gehörten:

56	Hannoverschen	Schiffseigenthümern.
44	Preußischen	„
11	Hessischen	„
5	Braunschweigischen	„
5	Bremischen	„
2	Lippeschen	„

Demnach hätte die Zahl der Schiffe sowohl als die Lastenzahl im Jahre 1851 seit 1847 bedeutend abgenommen.

Digitized by Google

Flußschifffahrt auf der Unterweser im J. 1852.

In Bremen waren angekommen und abgegangen:

angekommen:	5082	Schiffe v.	134320	Last u.	11467	Mann.
abgegangen:	4968	„ „	130524	„ „	11097	„

Davon waren:	einkommend.	ausgehend.
unter Bremischer Flagge	1812 Schiffe.	1764 Schiffe.
„ Oldenburg. „	1879 „	1850 „
„ Hannover. „	1391 „	1354 „
	5082 Schiffe.	4968 Schiffe.

Außerdem die Fahrten von 9 Dampfschiffen, welche die Verbindung mit allen Weserhäfen und den Nordsee-Badeinseln unterhalten, und täglich 4mal ankommen und 4mal abgehen.

Digitized by Google

Schiffswerften an der Weser.

An der Oberweser befinden sich Werften zum Schiffsbau:

zu Hannöverisch-Minden.
" Himsen (Hannöverisch Dorf).
" Holzminden.
" Bodenwerder.
" Gieselwerder.
" Hörter.
" Preußisch-Minden.

Zu Preußisch-Minden werden auch Seeschiffe gebaut. Im Sommer 1849 ging ein Mindner zweimastiges Schiff direct von Minden nach der Ostsee, mit Bausteinen, und brachte Bauholz von dort zurück.

An der Unterweser befinden sich Werften:

zu Bremen.
" Vegesack (und Grohn).
" Elsfleth.
" Brake.
" Bremerhafen ꝛc.

Digitized by

Bremen.

Digitized by Google

Bremer Handelsbewegung. *)

Bremen war längere Zeit und ist größtentheils noch in Bezug auf Rührigkeit, Unternehmungsgeist und Bildung seiner Kaufleute, Hamburg voraus.

Unter den deutschen Nordseehäfen leitete es zuerst eine directe regelmäßige Dampfschifffahrt mit den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika ein, durch 2 amerikanische Dampfer, den Washington (1847) und den Hermann (1848), und seit 1853 durch 2 deutsche (siehe weiter unten Dampfschifffahrt), und ist auch der erste deutsche Hafen, der einen schönen gesicherten Dock besitzt (zu Bremerhafen), während Hamburg diese für Schifffahrt und rasche Güterbergung so wichtige und nöthige Einrichtung bis zur Stunde noch fehlt.

Bremer Schiffe trifft man in allen Weltgegenden, in Australien wie in China, in West- und Ostindien wie an den Küsten des stillen Meers. In der Südsee zählt man beständig mehrere große Bremische Wallfischfänger, die

---

*) Bremens Gebiet umfaßt $4_{/60}$ □Meilen mit einer Bevölkerung von 85000 Seelen, wovon im Jahre 1852 58840 auf die Stadt kamen.

Digitized by

gewöhnlich 2 bis 3 Jahre ausbleiben. Ihre Zahl übersteigt in den dortigen Gewässern die jedes andern Hafens des europäischen Continents.

Am zahlreichsten sind die Bremer Schiffe in den Häfen der Vereinigten Staaten, als dem wichtigsten Lande für Bremens Handel, wo auch die Bremer Kaufleute ihre meisten auswärtigen Etablissements und Commanditen haben (auch jetzt zu St. Francisco in Californien), während die Hamburger Schiffe mehr in den südamerikanischen Häfen (namentlich in Brasilien und Chili) und in England zu Hause sind.

Bremens Haupt-Einfuhr seewärts besteht (wie weiter unten näher bemerkt):

in amerikanischem und westindischem Tabak (worin es einen stärkeren Handel besitzt als selbst Großbritannien), Baumwolle, Reis, Kaffee, Zucker, Wallfischthran, Wein, Rum ꝛc.

Seine Haupt-Ausfuhr seewärts besteht:

in Wollen- und Halbwollenwaaren (Tücher und sogenannten Prussian Shawls);

in sächsischen Baumwoll- und Strumpfwaaren;

in Seiden-, Band- und Sammetwaaren, gefärbtem Baumwollengarn (Türkischroth) und Wollengarn, Eisen- und Stahlwaaren, aus dem Rheinischen und Bergischen;

in Nürnberger Quincailleriewaaren, Spiegel ꝛc.;

in Leinen (Bielefelder, Schlesischen) und Hessischen Packleinen.

Digitized by Google

An eigenen großen Gewerben besitzt Bremen zahlreiche Cigarrenfabriken. Dann auch Zucker- und Lederfabriken, Eisengießereien, Spiritusfabriken, Stearinfabriken, eine Oelschlägerei, Fournierschneiderei ꝛc. Alle diese Gewerbszweige sind gerade in Hafenstädten naturwüchsig. Bremen besaß seither 4 Zuckerfabriken (für Melis und Candis), die jährlich an 7,000000 Pfund Rohzucker verarbeiteten, und über 150 Arbeiter beschäftigten mit 20000 Thlr. Arbeitslohn. Der Absatz war meist nach Oldenburg und Hannover. Durch den Zollverein hat sich dieses geändert (s. Eingabe mehrerer Handlungshäuser an die Bremer Handelskammer). Die Lederfabriken verarbeiteten während der letzten 6 Jahre im Durchschnitt jährl. 310000 Pfd. Leder mit 12000 Thlr. Arbeitslohn.

Auch die deutsche Auswanderung beschäftigt in Bremen **viele** Schiffe, weit mehr als in Hamburg, daher auch das Uebergewicht der Bremer Schiffe gegen die Hamburger in der Tragfähigkeit der großen Schiffe. Im Jahre 1851 gingen über Bremen 37493 Auswanderer; im Jahre 1852: 58551 Auswanderer mit 339 Schiffen. Von letzteren gingen 58476 nach den Ver.-Staaten und blos 75 nach anderen Ländern (Brasilien, Californien ꝛc.). Im Jahre 1853 betrug die Zahl der Auswanderer: 55873 (s. vorher S. 22).

Israelitische Handlungshäuser wurden vor 1848 in Bremen und Bremerhafen nicht zugelassen, was auch wohl mit die Ursache sein mag, daß der englische Manufakturwaarenhandel sich fast ganz nach Hamburg gezogen hat. Im Jahre 1853 befanden sich in Bremen bloß 13 jüdische Familien, bei einer Einwohnerzahl von fast 60000 Seelen.

Im Nordamerikanischen Handel ist Bremen (nächst Havre) der erste Seeplatz des europäischen Continents. Auch mit den spanischen Inseln Cuba und Portorico, und mit Brasilien und Buenos-Ayres hat es einen beträchtlichen Verkehr (in Tabak, Cigarren und Häuten).

In das deutsche Hinterland führt Bremen wieder besonders viel Tabak und Cigarren aus (nach Mecklenburgischen, Preußischen und Russischen Ostsee-Häfen). Das meiste dahin geht in Ostfriesischen, Oldenburgischen und Holsteinischen Fahrzeugen, durch den Kieler Kanal, und in der neuesten Zeit auf der Eisenbahn über Lübeck, Rostock und Stettin. (S. weiter unten „Bremens Tabakshandel.")

Nach Holland sendet Bremen viel Thran, und erhält von dort Kaffee, Gewürze ꝛc. zurück.

Mit England ist der Verkehr weniger lebhaft, da hierin Hamburg eine alte und mächtige Concurrenz bietet (fast das zehnfache im Werth).

Nach Oesterreich sendet jetzt Bremen Tabak und Baumwolle auf der Eisenbahn. In den ersten 10 Monaten des Jahrs 1852 (1. Januar bis 1. November) gingen von Bremen nach den österreichischen Staaten:

9,340287 Pfd. Roh-Tabak, meist für die K. K. Tabaksregie;

1,449709 Pfd. Baumwolle.

Im Ganzen hat sich Bremens See- und Landhandel in den letzten 25 Jahren mehr als verdoppelt, und in seiner Ausfuhr seewärts fast verdreifacht.

Digitized by Google

Die **See-Aus-** und **Einfuhr** betrug nämlich, einschließlich der Häfen der Unterweser, in den Jahren 1825, 1851 und 1852:

	1825.	1851.	1852.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.
Ausfuhr ca.	6,500000	16,880588	18,969230.
Einfuhr ca.	8,000000	17,874420	19,528576
	14,500000	34,755008	38,497806

Land- und flußwärts betrug die Ein- und Ausfuhr:

	1851.	1852.
Einfuhr . .	19,671696 Thlr.	20,873228 Thlr.
Ausfuhr .	15,988359 „	18,428909 „
	35,660055 Thlr.	39,302137 Thlr.

Sein Gesammtumschlag war von 1847 bis 1852 wie folgt:

Jahr.	Einfuhr. Thlr.	Ausfuhr. Thlr.	Zusammen. Thlr.
1847 .	32,935400	30,376209	63,311609
1848 .	27,175840	22,340088	49,515928
1849 .	30,780404	26,350161	57,130565
1850 .	35,906720	31,803494	67,710214
1851 .	37,546116	32,868947	70,415063
1852 .	40,401804	37,398139	77,799943 oder

nahe an 85 Millionen Preuß. Thaler *).

*) Der Bremer Thaler in Louisd'or oder Gold hat 72 Groot und einen ungefähren Werth von 1⅛ Pr. Thlr. od. 2 fl. rhein.

Nach den Waarengattungen betrug Bremens Gesammt-Ein- und Ausfuhr in den Jahren 1851 bis 1852:

in der Einfuhr:	1851.	1852.
	Thlr.	Thlr.
Verzehrungsgegenstände . .	13,591032	16,268962
Rohstoffe	6,791072	5,975964
Halbfabrikate	930410	871075
Manufakturwaaren	10,168451	10,641183
Industrie- und Kunsterzeugnisse	5,532366	6,419872
Edle Metalle	532785	224748
	37,546116	40,401804

in der Ausfuhr:	1851.	1852.
	Thlr.	Thlr.
Verzehrungsgegenstände . .	12,572906	16,012729
Rohstoffe	5,231812	5,545930
Halbfabrikate	704447	725569
Manufakturwaaren	7,720389	8,395561
Industrie- und Kunsterzeugnisse	6,638753	6,717120
Edle Metalle	640	1230
	32,868947	37,398139
Gesammt-Ein- und Ausfuhr .	70,415063	77,799943

Digitized by Google

Von der **Einfuhr** im Jahr 1852 kamen land- und flußwärts:

	pr. Eisenbahn.	pr. Fuhr u. Posten.	Flußwärts.	Zusammen.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
Verzehrungsgegenst.	467809	2,008748	457668	2,934225
Rohstoffe	418178	637529	594844	1,650551
Halbfabrikate . .	118714	129859	25209	273782
Manufakturwaaren.	8,188860	2,109036	137428	10,435324
Industr.- u. Kunsterz.	3,748318	1,325707	397380	5,471405
Edle Metalle . .	106711	1230	—	107941
	13,048590	6,212109	1,612529	20,873228
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
	553283	1,540654	1,826881	3,920818

Seewärts kamen:

Verzehrungsgegenstände . . .	13,334737	Thlr.
Rohstoffe	4,325413	"
Halbfabrikate	597293	"
Manufakturwaaren	205859	"
Industrie- und Kunsterzeugnisse.	948467	"
Edle Metalle	116807	"
Dazu	19,528576	Thlr.
Land- u. flußwärts (wie oben)	20,873228	"
	40,401804	Thlr.

Nach der Herkunft war die Einfuhr im Jahre 1852:

von Europa u. Levante, see- u. landwärts	27,384341	Thlr.
von transatl. Häfen, zuzügl. der Fischerei	13,017463	"
	40,401804	Thlr.

Die **Einfuhr** betrug:

	Thlr.	Ctr.	pCt. Verhältniß.
direct seewärts .	18,825502	3,433545	46,60
von der Unterweser	703074	611303	1,74
land- und flußwärts	20,873228	3,921358	51,66
	40,401804	7,966206	100,00

Aus d. Zollvereinsgebiet kamen seewärts für	658170 Thlr.
" " Steuervereinsgebiet " " "	84020 "
Die übrige Einfuhr von Europa betrug	5,768923 "
	6,511113 Thlr.

Darunter waren:

von Großbritannien . .	2,524946 Thlr.
" der Levante	54971 "
" europ. Contin.-Häfen .	3,931196 "
	6,511113 Thlr.

Von der **Ausfuhr** im Jahre 1852 gingen:

	seewärts. Thlr.	land- u. flußw. Thlr.
Verzehrungsgegenstände . .	5,503276	10,509453
Rohstoffe	1,781545	3,764385
Halbfabrikate	280135	445434
Manufakturwaaren . . .	7,068114	1,327447
Industrie- u. Kunsterzeugnisse	4,334930	2,382190
Edle Metalle	1230	—
	18,969230	18,428909

Zusammen . . 37,398139 Thlr.

Digitized by Google

Die Beförderung land- und flußwärts geschah auf folgende Weise:

pr. Eisenbahn . .	902131 Ctr.	9,615378 Thlr.
pr. Fuhr und Post	599058 „	5,175102 „
auf der Oberweser	865736 „	3,638429 „
	2,366925 Ctr.	18,428909 Thlr.
(im Jahr 1851:	1,730176 „	15,988359 „)

Von der Ausfuhr seewärts gingen:

nach transatlantischen Ländern . . .		11,149494 Thlr.
dazu Seeproviant		486162 „
		11,635656 „
nach europ. Häfen .	6,575240 Thlr.	
„ Großbritannien .	757540 „	
„ der Levante . .	794 „	
		7,333574 „
		18,969230 Thlr.

Der Waaren-Verkehr mit transatlantischen Ländern betrug im Jahre 1852:

	Thlr.	
bei der Einfuhr	12,886763	Thlr.
dazu die Fischereien	130700	(123784 Südseefischerei, 6916 Grönland).
	13,017463	od. 32,22 pCt. der Ges.-Einf.
bei der Ausfuhr	11,635656	(einschl. Schiffs- od. Seepr. od. 31,14 pCt. der Ges.-Ausf.
Zus.	24,653119	

BIBL. UNIV. GENT

Von transatlantischen Ländern kamen:

	1847.	1851.	1852.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.
aus den Vereinigten Staaten . .	3,943637	5,911527	6,564418
„ Westindien	3,004207	2,947243	3,188321
„ Süd- und Central-Amerika .	1,076915	2,526324	1,922740
„ Mexico	65750	77976	145242
„ brit. Nord-Amerika . . .	—	—	—
„ Süd-Australien und Südsee .	18934	—	—
„ Ostindien und China . . .	492017	379496	1,052420
„ Cap d. g. H., Afrika u. Can. Inf.	102628	17148	13622
	8,704088	11,859714	12,886763
Dazu die Fischereien	249341		130700
Zus.	8,953429		13,017463

Nach transatlantischen Ländern gingen:

	1847.	1851.	1852.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.
nach den Vereinigten Staaten .	5,233540	8,510969	10,094284
„ Westindien	813989	468084	414448
„ Süd- und Central-Amerika	497972	676848	303988
„ Mexico	35712	204959	170477
„ brit. Nord-Amerika . . .	141	31577	48360
„ Australien und Südsee . .	49145	77662	34800
„ Ostindien und China . . .	158221	40474	39938
„ Cap, Afrika und Can. Inseln	77754	28572	43199
	6,866474	10,039145	11,149494
Dazu Seeproviant	—	—	486162
			11,635656

Wie sehr Bremens Verkehr mit transatlantischen Ländern im Ganzen in den letzten 6 Jahren zugenommen hat, zeigt folgender Ueberblick:

Jahr	Einfuhr.	Ausfuhr.
1847 .	8,953000 Thlr.	6,866000 Thlr.
1848 .	7,014000 „	6,846000 „
1849 .	7,539000 „	6,924000 „
1850 .	10,164000 „	9,650000 „
1851 .	11,942000 „	10,039000 „
1852 .	13,017460 „	11,635000 „ (einschl. Fischereien)

Das Jahr 1847 war das stärkste von allen vorhergehenden Jahren.

Digitized by Google

Unter Bremens Ausfuhr nach transatlantischen Ländern im Jahre 1852 waren für:

2,317000	Thlr.	Wollentücher, größtentheils aus Sachsen u. Preußen.
408000	„	Wolle- u. Halbwollewaaren ditto ditto
1,994000	„	Baumwollenwaaren, größtentheils aus Sachsen.
524000	„	Seide und Halbseide.
470000	„	Kurze Waaren und Galanteriegegenstände.
270000	„	Spiegelglas, aus Baiern.
32000	„	Glaswaaren.
165000	„	Eisenwaaren, aus Preußen.
68000	„	Stahlwaaren, ditto.
120000	„	Spielwaaren.
121000	„	musikalische Instrumente.
153000	„	Cigarren ꝛc.

Der Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika ist sonach für Bremen der wichtigste von allen transatlantischen Ländern. Die Einfuhr von dort bestand im Jahre 1852:

in Tabak für	4,127000	Thlr.	
in Baumwolle	1,175000	„	
in Reis	212000	„	
in Weizenmehl	153000	„	u. s. w.

(Siehe weiter unten Einfuhr.)

Folgende Aufstellung zeigt die Zunahme von Bremens Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten in den letzten 4 Jahren, wobei Newyork den ersten Platz einnimmt.

Digitized by Google

	1849.	1850.	1851.	1852.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
nach Newyork . .	4,115310	5,724104	6,015604	7,234358
„ Philadelphia .	785420	1,092617	982405	941850
„ Baltimore . .	439580	643824	672470	705573
„ Boston . . .	22828	93431	72211	56878
„ Charleston . .	10952	16580	37736	23301
„ Galveston (Texas)	10314	28324	48267	76602
„ New-Orleans .	223854	328198	350406	423056
	5,608258	7,927078	8,179099	9,951618
nach Californien			259130	93665
„ St. Louis				15461
„ Cincinnati				29083
„ Louisville				2576
„ Wisconsin				1881

Die 4 letzteren Städte liegen im Innern, daher die Ausfuhr schon in den Seestädten begriffen ist.

Die Einfuhr in Bremen aus den Vereinigten Staaten war im Jahre 1852 nach den verschiedenen Häfen wie folgt:

von Newyork	1,645879	Thlr.	(1851: 1,906886	Thlr.)
„ New-Orleans	2,453747	„	(„ 1,735835	„
„ Baltimore	1,538312	„	(„ 1,008260	„
„ Philadelphia . . .	47989	„		
„ Charleston (S. C.) .	328370	„		
„ Richmond (Va.) . .	406003	„		
„ Wilmington (N. C.)	13886	„		
„ Savannah (Ga.) .	48499	„		
„ Florida (Westküste) .	8552	„		
„ Galveston (Texas) .	71940	„		
	1241	„		
	6,564418	Thlr.		

(Ueber Ein- und Ausfuhr nach den Hauptartikeln siehe weiter unten.)

Digitized by Google

Bremens Verkehr mit europäischen Staaten belief sich im Jahre 1852 auf 53,091059 Thlr. (ohne die Levante)*). Darunter war der Verkehr mit dem deutschen Hinterlande weitaus am bedeutendsten und seit 1847 in der Einfuhr im starken Zunehmen. Die Einfuhr aus den Zollvereinsstaaten betrug nämlich im Jahre 1847: 6,258576 Thlr.
1852: 13,321312 „

Die Ausfuhr war dagegen etwas weniger, nämlich nach den Zollvereinsstaaten im Jahre 1847: 9,444311 Thlr.
1852: 9,219616 „

Die Betheiligung sämmtlicher deutschen Staaten an Bremens Handel einzeln betrachtet, ergibt sich aus folgender Aufstellung:

Einfuhr in Bremen im Jahre 1852:

aus Sachsen	6,109720 Thlr.
„ Preußen	5,127137 „
„ Hannover	4,728186 „
„ Oldenburg . . .	1,010205 „

*) Der Gesammt-Verkehr mit Europa und der Levante betrug:

Einfuhr:	27,384341 Thlr.	
Ausfuhr:	25,762483 „	
		53,146824 Thlr.
	ab für Levante	55765 „
		53,091059 Thlr.

Der Verkehr mit der Türkei und Levante betrug:

Einfuhr aus d. Levante	54971 Thlr.	aus d. europ. Türkei	192727 Thlr.
Ausfuhr nach d. Levante	794 „	nach „ „	10894 „
	55765 Thlr.		203621 Thlr.

Digitized by Google

Fortsetzung der Einfuhr in Bremen.

aus Hamburg	2,803599	Thlr.
„ Lübeck	9254	„
„ Mecklenburg	22017	„
„ Schleswig-Holstein u. Lauenburg	83331	„
„ Braunschweig	580276	„
„ Kurhessen	499739	„
„ Waldeck	485	„
„ Lippe-Detmold	8150	„
„ Schaumburg-Lippe	60986	„
„ den sächsischen Herzogthümern .	254492	„
„ „ „ Fürstenthümern .	20093	„
„ Baiern	579552	„
„ Baden	18085	„
„ Würtemberg	708	„
„ Hessen-Darmstadt	54733	„
„ Frankfurt a. M.	6381	„
„ Birkenfeld	775	„
„ Oesterreich	27366	„
„ Steuerverein-Transit	185106	„
	22,190376	Thlr.

oder 55 pCt. der Gesammt-Einfuhr.

Aus Frankreich kamen	506415	„

Von der Ausfuhr aus Bremen gingen im J. 1852:

nach Hannover	7,181697	Thlr.
„ Preußen	5,064088	„
„ Sachsen	1,557292	„
„ Oldenburg	1,852157	„
„ Hamburg	1,137043	„
„ Lübeck	27531	„
„ Schlesw.-Holstein u. Lauenburg	272636	„
„ Mecklenburg	114932	„
„ Braunschweig	583375	„
„ Kurhessen	951324	„
„ Waldeck	10438	„
„ Lippe-Detmold	39105	„
„ Schaumburg-Lippe	37352	„
„ den sächsischen Herzogthümern	158662	„

Digitized by Google

Fortsetzung der Ausfuhr aus Bremen.

nach den sächsischen Fürstenthümern	31650	Thlr.
„ Baiern	343687	„
„ Oesterreich	1,582201	„
„ „ (im J. 1851: 787000)		
„ Baden	102215	„
„ Würtemberg	52214	„
„ Nassau	38403	„
„ Luxemburg	503	„
„ Birkenfeld	12845	„
„ Hessen-Darmstadt	112338	„
„ Frankfurt am Main	124125	„
„ Steuerverein-Transit . . .	185106	„
	21,572919	Thlr.

oder 58 pCt. der Gesammt-Ausfuhr.

Zusammen Ein- und Ausfuhr von und nach Deutschland im Jahre 1852: 43,763295 Thlr. od. 56,1 pCt.

Nach der Schweiz gingen von Bremen aus, land- und flußwärts, im Jahre 1852 für . 171177 Thlr.

Nach Frankreich blos für . . . . . . 26804 „

In dem Zeitraum von 1847 bis 1852 hat Bremen mit dem deutschen Binnenlande für nahe an 200 Millionen Thaler Geschäfte gemacht (im Durchschnitt nahe an 33 Mill. jährlich), ein Beweis, wie werthvoll Deutschland für Bremen ist, und wie es alles aufbieten muß, um sich den freien Verkehr mit diesem Lande zu erhalten.

An Manufakturwaaren betrug Bremens Einfuhr:

	1847.	1851.
aus Sachsen .	1,911975 Thlr.	4,485426 Thlr.
„ Preußen .	1,550703 „	2,870357 „

Die Zunahme im Jahre 1852 betrug sonach gegen 1847 bei Sachsen 250 pCt., bei Preußen 186 pCt. Namentlich

Digitized by Google

hat die Ausfuhr sächsischer Manufakturwaaren nach den Vereinigten Staaten sehr zugenommen. Dabei ist zu bemerken, daß die Einfuhren Deutschlands in Bremen zugleich wieder die Ausfuhren Bremens sind, so wie die Ausfuhr Bremens nach Deutschland (land- und flußwärts) auch größtentheils wieder seine Einfuhr seewärts bildet.

In Bezug auf Bremens Anschluß an den deutschen Zollverein, so gilt dasselbe und mehr noch von Bremen, was ich bereits bei Hamburg bemerkt. (S. „Elbe".) Bremen und Hamburg sind von dem deutschen Hinterlande abhängig, können ohne dasselbe nicht bestehen. Was nützte beiden Städten ihre ausgebreitete Schifffahrt, wenn sich Deutschland gegen sie absperren wollte, wenn sie für ihre Einfuhr aus überseeischen Ländern keinen Absatz nach Deutschland fänden, für ihre Ausfuhr keine Frachten aus Deutschland erhielten!

Durch das vervollständigte Netz der Eisenbahnen kann der Zollverein jetzt eben so schnell und billig den Hannoverschen Häfen Emden, Leer, Harburg, u. s. w. seine Ausfuhr nach überseeischen Ländern zuweisen, und von dort seinen Bedarf an überseeischen Produkten beziehen, während Hamburg und Bremen in ganz kurzer Zeit ihren Handel und ihre Schifffahrt bedeutend vermindert und im Sinken sehen würden. Die Verhältnisse sind anders geworden, als sie früher waren. Bremen namentlich ist jetzt vom deutschen Zollverein ganz umgeben und eingeklammert, und kann sich land- und flußwärts nach keiner Seite hin frei bewegen.

Es wäre allerdings angenehmer, wenn Deutschland und überhaupt ein jeder Staat, ohne alle Zölle sein könnte; allein wie die Sachen einmal stehen, von allen Seiten von Zolllinien umgeben, und die Zolleinnahmen einen wesentlichen Theil der Finanzen bildend, muß man sich schon einige Beschränkungen zum Vortheil des Ganzen, und zur Herbeiführung der großen Verkehrs-Einigung, gefallen lassen. Auch möchte es schon in Bremens Interesse liegen, eine Stimme im Zollverein zu haben. Was man von lästigen Zollformalitäten, von Hemmungen der freien Bewegung und der Waaren-Vertheilung, von leerwerdenden Packhäusern im Innern der Stadt spricht, sind nur geringe Nachtheile gegen die größeren, denen man durch den Nichtanschluß entgegengeht.

Im übrigen ist es dem freien Willen eines jeden Staates überlassen, sich anzuschließen oder nicht. Daß aber die Vereinsstaaten die Absonderung der Hansestädte nicht mit gleichgültigen Augen ansehen, oder eine besonders große nachbarliche Freundschaft darüber an den Tag legen, sondern eher Schwierigkeiten in den Verkehr mit denselben bringen (wie schon jetzt bemerkbar), und andere in dem Verband gelegene, und zwar sehr vortheilhaft gelegene Hafenstädte begünstigen werden, liegt in der Natur der Sache und im Interesse der Betheiligten begründet, und die neuen Verhältnisse, wenn sie einmal geordnet, möchten dann nicht so leicht wieder zu lösen sein.

Tritt Bremen dem Zollverein bei, so wird sich namentlich sein Verkehr mit Süddeutschland und der Schweiz sehr

beleben. Vermittelst der Eisenbahn kann künftig der Centner Waaren von Bremen bis an den Bodensee und umgekehrt um 2 fl. rheinisch geliefert werden, und zwar in eben so viel Tagen, als man sonst Wochen dazu gebrauchte.

Nach dem Bremer Handelsblatt vom 13. August 1853, sendet Bremen schon jetzt nach Basel:

via Köln und Mannheim, per Eisenbahn und per Schleppdampfschiff:

Baumwolle zu	36	Silbergroschen	pr. 100 Pfd.
Tabak . . „	39	ditto	ditto.
Kaffee . . „	46	ditto	ditto.

via Carlshafen, die Weser hinauf per Dampfer, und weiter per Eisenbahn:

Tabak, Baumwolle und Rohzucker zu	40	Sgr.	pr. 100 Pfd.
Güter erster Klasse . . . . . „	46	„	ditto.

Ferner von Bremen nach Frankfurt a. M. via Köln per Eisenbahn und Schleppdampfschiff:

Tabak und Baumwolle zu	23	Sgr.	pr. 100 Pfd.
Kaffee . . . . „	31	„	ditto.

via Carlshafen, per Dampfer und Eisenbahn:

Tabak, Baumwolle und Rohzucker zu	24	Sgr.	per 100 Pfd.
Güter erster Klasse . . . . . „	27	„	ditto.

Diese Frachten sind billiger als von Hamburg aus; dagegen ist die Lieferzeit etwas länger als von Hamburg über Magdeburg nach der Schweiz.

Digitized by Google

Betheiligung der europäischen und transatlantischen Länder an Bremens Handel im Jahre 1852.

Einfuhr von Europa und Levante.

Darunter Deutschland	Thlr.	pCt. *)	Thlr.	pCt.
Zollverein	13,321312	32,97		
Steuerverein . . .	5,923497	14,66		
Hamburg	2,803599	6,94		
Lübeck	9254	0,02		
Schl.-Holst.u.Lauenb.	83331	0,21		
Mecklenburg . . .	22017	0,05		
Oesterreich . . .	27366	0,07		
	22,270376	54,92		
Großbritannien . .	2,524946	6,25		
übrig. Europa u. Lev.	2,589019	6,61		
			27,384341	67,78
von transatlantischen Ländern:				
Vereinigte Staaten			6,564418	16,25
Westindien			3,188321	7,89
Mexicos Ost- und Westküste			145242	0,36
Central-Amerika (Honduras, Neu-Granada und Venezuela)			555972	1,38
Süd-Amerika (Brasilien, Argent. Rep. u. Peru)			1,366768	3,38
Madeira und Cap der guten Hoffnung . .			13622	0,03
Ostindien und China			1,052520	2,60
Fischereien (Südsee und Grönland) . . .			130700	0,33
Zusammen			40,401804	100

*) Procent-Verhältniß des Werths.

Ausfuhr nach Europa und Levante.

Darunter Deutschland	Thlr.	pCt.	Thlr.	pCt.
Zollverein	9,219616	24,65		
Steuerverein . . .	9,218960	24,65		
Hamburg	1,137043	3,04		
Lübeck	27531	0,08		
Schl.-Holst. u. Lauenb.	272636	0,73		
Mecklenburg . . .	114932	0,31		
Oesterreich . . .	1,582201	4,23		
	21,572919	57,69		
Großbritannien . .	757540	2,03		
übrig. Europa u. Lev.	3,432024	9,17		
			25,762483	68,88
nach transatlantischen Ländern:				
Ver. St. (einschl. Californien m. 93665 Thlr.)			10,094284	26,99
Britisch Amerika			48360	0,13
Westindien			414448	1,11
Mexicos Ost- und Westküste			170477	0,46
Central-Amerika			174536	0,47
Süd-Amerika und Chile			129452	0,36
Madeira, Cap d. g. H. und Canar. Inseln .			43199	0,12
Ostindien und China			39938	0,11
Süd-Australien			5593	0,1
Südsee-Inseln			29207	0,8
Ausrüstung der Handelsflotte			486162	1,30
Zusammen			37,398139	100

Diese Aufstellung habe ich so geordnet, daß daraus der besondere Antheil, der auf Deutschland fällt, klar hervortritt.

Ein- und Ausfuhr von Westindien im Jahre 1852.

		Einfuhr.	Ausfuhr.
von Cuba		1,642685 Thlr.	188711 Thlr.
darunter Zucker .	520667 Thlr.		
Tabak .	445384 „		
Cigarren	191841 „		
Kaffee .	209398 „		

Digitized by Google

Fortsetzung.

		Einfuhr	Ausfuhr
von Haiti		705075 Thlr.	74786 Thlr.
darunter Tabak .	570690 Thlr.		
von Portorico meist Kaffee u. Tabak		628382 „	86093 „
von Jamaica		205189 „	4058 „
darunter Rum .	102968 Thlr.		
Kaffee .	44068 „		
Piment	42673 „		
von Java		528156 „	34158 „
darunter Reis .	180000 Thlr.		
Zucker .	157000 „		
Kaffee .	43000 „	u. s. w.	

Unter den Artikeln, welche Bremen im Jahre 1852 nach Deutschland ausgeführt, waren (nach der tabell. Uebersicht Seite 92 bis 94) folgende:

Tabak für . . 5,511538 Thaler. Davon gingen

	nach Deutschland:	nach Oesterreich:
Maryland	903280 Thlr.	135796 Thlr.
Kentucky	754865 „	500585 „
Ohio	102577 „	208955 „
St. Domingo	272494 „	14064 „
Cuba	209206 „	23282 „
Havanna	103594 „	25176 „
Portorico	108601 „	25727 „
Canaster (Varinas) .	189850 „	1522 „
Java	9273 „	—
Manilla	1460 „	—
Brasilien	378869 „	—
Columbien	553794 „	—
Florida	156224 „	—
Seedleaf	105266 „	10710 „
Virginien	240776 „	109862 „

Fortsetzung.

	nach Deutschland:	nach Oesterreich:
Holländischer	1849 Thlr.	—
Kentucky (Stengel) .	65332 „	30768 Thlr.
Virginien „ . .	186681 „	85396 „
Bremer „ . .	12664 „	1060 „
Zus. für	4,356655 Thlr.	1,172903 Thlr.
Ferner fabriz. Tabak . .	20007 „	—
„ Bremer .	19812 „	—
	39819 Thlr.	
Havanna Cigarren	102124 „	9315 „
Bremer „	1,031549 „	1871 „
	1,133673 Thlr.	11186 Thlr.

Zus. 6,714236 Thlr. oder 92 pCt. von der Ges.-Tabak-Ausfuhr.

Ueber die Cigarren-Ausfuhr siehe weiter unten: „Bremens Tabakshandel".

	nach Deutschland: Thlr.	nach Oesterreich: Thlr.
Baumwolle	1,072560	228298
	Zus. 1,300858 Thlr.	
Rohzucker: Westindischer	338733	30650
Ostindischer	92784	—
Brasilian.	48539	—
	Zus. 510706 Thlr.	
Raffin. Zucker: fremder	28630	—
Bremer	331479	—
	360109	
Syrup: fremder . .	14742	—
Bremer . .	90753	—
	105495	

Digitized by Google

Fortsetzung.

	nach Deutschland: Thlr.	nach Oesterreich: Thlr.
Kaffee	1,463692	7290
	Zus. 1,470984 Thlr.	
Rum, Jamaica . . .	125494	37432
Westindischer . .	39963	—
	Zus. 202689 Thlr.	
Wein, französischer . .	534932	4794
Champagner . .	11426	—
ditto Bremer	8351	—
spanischer, Malaga	109872	8478
	Zus. 677853 Thlr.	
Thee	108074	2577
	Zus. 110651 Thlr.	
Reis	551506	2553
	Zus. 554059 Thlr.	
Thran	220136	—
Häute und Felle . . .	426639	—
Indigo	388263	400
Droguer. u. Apothekerw.	149816	233

Digitized by Google

Nach den verschiedenen deutschen Staaten und Staatengruppen vertheilt, gingen in runden Summen, nach Oesterreich, dem Zollverein, dem Steuerverein, Hamburg, Lübeck, Schleswig-Holstein, Mecklenburg, im Jahr 1852:

	nach Oesterreich	nach dem Zollverein	nach dem Steuerverein	nach Hamburg	nach Lübeck	nach Schleswig-Holstein	nach Mecklenburg
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
Tabak .	1,192000	3,124000	1,147000	130000	8000	180000	40000
Cigarren fremde	9000	88000	25000	10000	1000	—	—
„ Bremer	2000	834000	78000	96000	10000	2000	9000
Baumw.	228000	808000	55000	—	—	—	—
Kaffee .	7000	685000	723000	55000	—	—	—
Zucker .	31000	148000	605000	1000	—	31000	41000
Wein .	13000	203000	442000	19000	2000	—	1000
Reis . .	2000	331000	201000	14000	—	—	5000
Thran .	—	93000	126000	—	—	—	—
Farbstoffe	—	235000	322000	44000	—	—	—

Nach Oesterreich hat sich sonach die Ausfuhr von Bremen im Jahre 1852 auf 1½ Million Thlr. gehoben, und im Jahr 1853 ohne Zweifel noch vermehrt.

Digitized by Google

Ueberblick von Bremens Seehandel
nach den Hauptartikeln der Ein- und Ausfuhr im Jahre 1852.

(S. „Tabell. Uebers. über den Bremisch. Handel für 1852. S. 5 bis 23.)

Einfuhr seewärts.

	Gewicht.	Werth.
Tabak (roher) . . .	59,764145 Pfd.	
„ Stengel . .	9,115227 „	
zus.	68,879372 Pfd.	6,894220 Thlr.

(Davon kamen auch landwärts etwa 1 Mill. Pfd.) Im J. 1851 wurden in Bremen eingeführt 33,393839 Pfd. roher Tabak im Werth von 4,761122 Thlr.

Fabrizirter Tabak . .	48532 Pfd.	9131 Thlr.
Cigarren	11,422000 Stck.	208707 „

Davon 9,579000 Stck. aus Havanna im Werth von 191841 Thlr.

Kaffee	12,440097 Pfd.	1,587485 Thlr.

(Früher war die Einfuhr stärker. Im Jahre 1832 betrug solche 29,098548 Pfd. im Werth von 2,498939 Thlr. Gold. Hamburg hat in diesem Artikel jetzt den Vorsprung.)

gitized by Google

Fortsetzung der Einfuhr seewärts.

	Gewicht.	Werth.
Zucker (roher) . .	18,397311 Pfd.	1,080887 Thlr.

(Davon bestand etwa die Hälfte aus Westindischem Zucker und 1/3 aus Brasilianischem; circa 280000 Pfd. kamen landwärts. Viel Zucker wird in Bremen raffinirt.)

Syrup	346876 Pfd.	13372 Thlr.
Rum	2808 Orhoft.	128564 „

(In Rum concurrirt jetzt Bremen mit England, seitdem Bremer Handlungshäuser auf der Insel Jamaica eigene Commanditen errichtet haben.)

Wein	—	510000 Thlr.

(Bremens Weinhandel gehört zu den bedeutendsten der Nordseehäfen, namentlich in Bordeauxwein. Auch moussirende Weine, unter dem Namen Champagner, werden jetzt in Bremen bereitet und ausgeführt. S. Ausfuhr.)

Cognac	291 Orhoft	14760 Thlr.
Arrak	869 „	30092 „
Genever	283 „	6885 „

(Der holländische Genever wird jetzt auch in Bremen verfertigt. Siehe weiter unten Ausfuhr.)

Reis	22,652004 Pfd.	676850 Thlr.

(Bedeutende Zunahme seit 1850. Im Jahre 1850 bloß 10,398254 Pfd.)

Pfeffer	757026 Pfd.	69114 Thlr.
Piment	531591 „	63557 „
Cacao	221432 „	19358 „
Thee	296711 „	123927 „
Korinthen	1,148364 „	60151 „
Rosinen	1,023069 „	57039 „
Heringe	4616 „	41194 „

Digitized by Google

Fortsetzung der Einfuhr seewärts.

	Gewicht.	Werth.
Mahagoniholz . . .	1,486293 Pfd.	38803 Thlr.
Cedernholz	7,452921 „	171452 „
Bau- und Nutzholz:		
Eichen, Tannen ꝛc.	162760 Cub.-F.	45101 „
Diele	436000 Stck.	131038 „
Slabholz . . .	130000 „	10791 „
Potasche	2,086559 Pfd.	125837 „
Soda	610910 „	10376 „
Kali	1,083751 „	30776 „
Hanf	721590 „	62702 „
Wachs	62811 „	23844 „
Leinsaamen 6682½ Ton.,	95 Last.	75465 „
Rübsaamen	351 „	50163 „
Weizen	1689 „	201186 „
Roggen	9879 „	818903 „
Hafer	1465 „	64232 „
Weizenmehl . . .	4,536616 Pfd.	156953 „
Butter	963950 „	157902 „
(Außerdem kamen 2,244721 Pfd. Butter landwärts.)		
Häute, getrocknete .	1,709000 Pfd.	259252 Thlr.
„ gesalzene . .	812000 „	67074 „
Felle und Pelzwerke .	288433 „	117785 „
Harz	3,063000 „	29035 „
Thran	13193½ T.	292811 „
(Im Jahre 1850: 20191 Tonnen.)		
Salpeter (roher) . .	461806 Pfd.	27561 „

Digitized by Google

Fortsetzung der Einfuhr seewärts.

	Gewicht.	Werth.
Talg	320095 Pfd.	30403 Thlr.
Theer	4884½ T.	22093 „
Wallfischbarden . .	67327 Pfd.	46326 „
Schwefel (roher) . .	1,416109 „	21242 „
Terpentinöl	178307 „	16753 „
Baum- oder Olivenöl	113974 „	18146 „
Palmöl	134228 „	10804 „
Cocusöl	257829 „	27730 „
Rüböl	1,284768 „	122735 „
Leinöl	951323 „	80080 „
Indigo	209446 „	357985 „
Blauholz	5,026973 „	75230 „
Gelbholz	1,594248 „	27725 „
Rothholz	1,590934 „	60827 „
Verschied. Farbwaaren	—	47627 „
Droguerien und Apothekerwaaren		75523 „
Gummischuhe und Gummifabrikate		132128 „
Roheisen	8,459717 Pfd.	67299 „
Stangeneisen	8,349015 „	220161 „
Gußeisen	654144 „	25824 „
Eisenblech	1,358165 „	40469 „
Weißblech	2214 Kistn.	18787 „
Eisenbahntheile . .	6,594562 Pfd.	159303 „
Münzmetall (altes und neues)	413769 „	97785 „
Kupfer (altes u. neues)	169289 „	43830 „

Fortsetzung der Einfuhr seewärts.

		Werth.
Eisen- und Metallwaaren		660000 Thlr.
Steingut, feines		60564 „
Glaswaaren		387133 „
Kurze Waaren und Galanteriewaaren, einschließlich Uhren		30502 „
Baumwolle 24121 Bll. od. 8,614638 Pfd.		1,219979 Thlr.

(Im Jahre 1851: 26871 Ballen im Werth von 1,829000 Thaler.)

Baumwollengarn (Twiste)	417719 Pfd.	95942 Thlr.
Leinengarn	61625 „	17489 „
Wollengarn	35625 „	34630 „

		Ges.-Einfuhr land- u. seewärts.
Baumwollenwaaren . .	23148 Thlr.	2,606419 Thlr.
Wolle u. Halbwollewaaren	32212 „	1,265012 „
Seide u. Halbseidewaaren	30307 „	694725 „
Leinen und Leinenwaaren	9049 „	522184 „
Wollentücher	1000 „	2,984530 „
Segeltuch	13669 „	265372 „
Manufakturwaaren überh.	90323 „	1,914155 „

u. s. w. u. s. w.

Bremens Gesammt-Einfuhr **seewärts** betrug im Jahre 1852: 19,528576 Thlr. Davon kamen:

von transatlant. Häfen	13,017463 Thlr.
„ europäischen „	6,511113 „
	19,528576 „

Im Jahre 1851 betrug die Summe: 17,874420 Thlr.

Bremens Ausfuhr seewärts 1852.*)

(S. „Tabellarische Uebersicht des Bremer Handels. S. 41 bis 53.)

1. Deutsche Erzeugnisse und Fabrikate.

Baumwollenwaaren 2,221701 Thlr. Darunter waren für

1,964063	Thlr.	aus	Sachsen.
81042	„	„	Preußen.
34438	„	„	Baiern.
20443	„	„	den sächs. Herzogthümern.
31165	„	„	Hannover.
8918	„	„	Oldenburg.
54545	„	„	der Schweiz.
5900	„	„	Oesterreich ꝛc.

Das meiste geht nach den Vereinigten Staaten.

Nach Soetbers Aufstellung (in Hübners Jahrbuch 2r Jahrg.) erhielt Bremen:

		1847.		1852.	
aus Sachsen:	Baumwollenwaaren	1,096200	Thlr.	2,132492	Thlr.
„ Preußen:	„	234448	„	190982	„
„ Sachsen:	Wollenwaaren . .	122432	„	1,445505	„
„ Preußen:	„	211821	„	1,353250	„

Spitzen . . . . 72849 Thlr. aus Sachsen.

Leinen u. Leinenw. 203991 Thlr.

Drell . . 183689 „

zus. 387680 Thlr. Darunter waren für:

182901	Thlr.	aus	Hannover.
63611	„	„	Sachsen.
55664	„	„	Preußen.
35357	„	„	Kurhessen.
9206	„	„	Lippe.

*) Manches von der Einfuhr aus dem deutschen Hinterlande blieb in Bremen, anderes wurde wieder landwärts ausgeführt, daher die Gesammt-Einfuhr stärker erscheint, als die Ausfuhr seewärts.

Fortsetzung der Ausfuhr seewärts.

Früher war die Ausfuhr von Leinen weit bedeutender. Nach v. Reden (Königr. Hannover, 2r Thl. S. 143) wurden im Jahre 1838 ausgeführt für 3,445000 Thlr. Leinen.

Darunter für 1,059000 Thlr. aus Hannover.
936000 „ „ Schlesien.
587000 „ „ Sachsen.
471000 „ „ Pr. Westph.
254000 „ „ Kurhessen.

Segeltuch . . . . 99453 „ Darunter waren
68295 Thlr. aus Preußen.
30033 „ „ Hannover.
Ferner: 23875 „ „ Bremen.

Leinene Säcke 97323 Stück 16881 Thlr. aus Kurhessen.

Tauwerk, neues . . . 32951 „

Seide- u. Halbseidewaaren 601239 „ Darunter waren
397179 „ aus Preußen.
150394 „ „ Sachsen.
36111 „ „ Oesterreich.
7405 „ „ Baden.
3195 „ „ der Schweiz.

Seidene Bänder . . . 18523 Thlr. Darunter waren
18084 Thlr. aus Preußen.

Wolle- u. Halbwollewaaren 559476 Thlr. Darunter waren
210405 Thlr. aus Preußen.
215645 „ „ Sachsen.
31857 „ „ den sächs. Herzogthümern.
24800 „ „ Hannover.
16052 „ „ Frankfurt a. M.
54013 „ „ Oesterreich.

Wollen-Tuch . . . . . 2,461637 Thlr. Darunter waren
1,360814 Thlr. aus Sachsen.
992862 „ „ Preußen.
91788 „ „ Oesterreich.

Fortsetzung der Ausfuhr seewärts.

6568	Thlr.	aus	Braunschweig.
4290	"	"	Baiern.
4200	"	"	Frankfurt a. M.
815	"	"	Hannover.
300	"	"	Kurhessen.

Band- und Bandwaaren:

von Baumwolle . .	34521	Thlr.	aus	Preußen.
" . .	1760	"	"	Sachsen.
" . .	856	"	"	Hannover.
ditto von Seide . .	18084	"	"	Preußen.
	379	"	"	Sachsen.
ditto von Wolle . .	4957	"	"	Preußen.
ditto von Leinen . .	13810	"	"	Preußen.
ditto gemischte . . .	10300	"	"	Preußen.
	137	"	"	Hannover.
Wollengarn 24810 Pfd. .	26353	"	"	Preußen.

Manufakturwaaren überhaupt 193026 Thlr. (ohne 295403 " aus England gekommene). Darunter waren

88517	Thlr.	aus	Preußen.
45532	"	"	Sachsen.
29833	"	"	Oesterreich.
8071	"	"	Baiern.
14441	"	"	Hannover.
3664	"	"	Braunschweig.

Messingwaaren u. Metallwaaren 40884 Thlr. Darunter waren

3085	Thlr.	aus	Oesterreich.
15156	"	"	Baiern.
13178	"	"	Preußen.

Fortsetzung der Ausfuhr seewärts.

Eisen= und Stahlwaaren 375782 Thlr. Darunter waren

211117	Thlr.	aus Preußen.		
70561	„	Stahlwaaren aus Preußen.		
15761	„	Gußeisen	„	Hannover.
4278	„	ditto	„	Bremen.
ohne 36472	„	Eisenbahntheile	„	England.

Lederwaaren	. . . .	24032	Thlr.
Lakirtes Leder	19185 Pfd.	29370	„
Gegerbtes „	94145 „	36208	„

Glaswaaren.

Spiegelglas	271108	Thlr.	aus	Baiern.
	32128	„	„	Hannover.
	3071	„	a. d.	sächs. Herzogth.
Spiegel	4437	„	aus	Baiern.
Fensterglas	6142	„	„	Preußen.
	3837	„	„	Belgien.
Flaschen 1,421618 Stck.	38647	„	„	Kurhessen.
Demijohns 120936 „	31224	„	„	ditto.
	6344	„	„	Preußen.
Diverse Glaswaaren . .	36875	„	„	Oest. (Böhm.)
	36011	„	„	Preußen.
	5092	„	„	Kurhessen.
	7122	„	„	Sachsen.
	2266	„	„	d. Lippischen.
	1982	„	„	d. Hannoversch.
	2109	„	„	Frankf. a. M.
	1708	„	„	Baiern.

(Gesammtbetrag der Glaswaaren=Ausfuhr 502812 Thlr.)

(Fortsetzung der Ausfuhr seewärts.)

Holzwaaren.

Cigarrenkisten u. Bretter	10336	Thlr.	
Goldleisten	3668	„	aus Preußen.
Feine Holzwaaren . .	8053	„	„ Sachsen.
	2875	„	a. d. sächs. Herzogth.
	2420	„	aus Baiern.
Spielwaaren	21910	„	aus Sachsen.
	92453	„	a. d. sächs. Herzogth.
	9744	„	aus Baiern.
Korbwaaren	47108	„	„ ditto.
	8055	„	„ Preußen.
	4008	„	a. d. sächs. Herzogth.

(Gesammtausfuhr der Holzwaaren seewärts 260865 Thlr.)

Fässer 15410 Stck. 38269 Thlr.

Kurze Waaren u. Galanteriew. (einschl. Uhren) 610379 „ Darunter waren

252466	Thlr.	aus	Baiern.
94736	„	„	Preußen.
90116	„	„	Oesterreich.
61761	„	„	Sachsen.
30167	„	„	den sächs. Herzogth.
18721	„	„	Baden.
13929	„	„	Hannover.
8387	„	„	Kurhessen.
4214	„	„	Frankfurt a. M.
3585	„	„	d. Großherz. Darmstadt.
2900	„	„	der Schweiz.

Pelzwerk verarbeitetes .	42245	Thlr.
ditto rohes	145382	„

(Fortsetzung der Ausfuhr seewärts).

Häute getrocknete 844286 Pfd.	121866 Thlr.
ditto gesalzene 258451 „	24328 „
Seife, braune Oelseife 1803 Tonnen .	28587 „
Cigarren 61,300000 Stück. Darunter 35,913000 Bremer im Werth von 265976 Thlr.	401545 „

(Die meisten Bremer Cigarren gehen landwärts nach Deutschland. Im Jahr 1852 133,390000 Stck. im Werth von 1,020592 Thlr.)

Fabrizirter Tabak 206785 Pfd.	24024 Thlr.
Raff. Zucker (Bremer) 2,327166 Pfd. . .	180294 „
Syrup ditto 1,816616 „ .	66296 „
Bremer Champagner 55728 ganze Fl. 4480 halbe „	28321 „
Rheinwein 98 Ohm	14497 „
Sprit, deutscher 1132 Orhoft	49734 „
Genever, Bremer 1309 „ 54966 Krüge, 9842 Fl.	37776 „

Lebensmittel:

Butter	520060 Pfd.	.	92919 Thlr.

(Im Jahr 1850: 1,029333 Pfd.)

Käse	220389 Pfd.	.	23217 „
Ochsenfleisch . . .	676386 „	.	56417 „
Schinken	613588 „	.	78287 „
Speck	750331 „	.	89026 „
Schiffsbrod . . .	1,323584 „	.	49747 „
Weizenmehl . . .	1,598010 „	.	55685 „
Weizen	2649 Last	.	326893 „

Fortsetzung der Ausfuhr seewärts.

Roggen	2338	Last .	203865	Thlr.
Gerste	149	„ .	11643	„
Erbsen	218	„ .	24020	„

2. Fremde Erzeugnisse.

Kaffee	3,363070	Pfd. .	443807	Thlr.
Zucker, roher . .	3,388543	„ .	244700	„
Raffin. fremder .	173751	„ .	15845	„
Tabak, roher . .	16,899566	„ .	2,095009	„
ditto, Stengel .	3,265012	„ .	111011	„

(Die Gesammt-Tabakausfuhr von Rohtabak see- und landwärts betrug 5,821000 Thlr.)

Cigarren. S. vorher S. 81.

Wein, französischer .	5493	Orhoft	183500	Thlr.
	220154	ganze Fl.		
	14686	halbe „		
Champagner	6483	ganze Fl.	8673	„
	5194	halbe „		
Spanischer .	1255	Orhoft	54775	„
	11584	ganze Fl.		
Rum	793	„ .	60361	„
Thee	107811	Pfd. .	41166	„
Korinthen . . .	1,446241	„ .	124626	„
Pfeffer	300606	„ .	3134	„
Piment	110590	„ .	13459	„
Thran	8461	Tonnen	178761	„
Wallfischbarden . . .	48665	Pfd. .	34399	„
Verschiedene Farbwaaren			79909	„

Forts. der Ausfuhr seewärts (fremde u. einheim. Erz.).

Droguerie- und Apothekerwaaren		. . 182538	Thlr.
		(im Jahr 1851: 222560	Thlr.)
Oelkuchen	1,452385 Pfd.	. 16280	Thlr.
Leinöl	286246 „	. 25210	„
Rüböl	248921 „	. 25698	„
Talg	123756 „	. 13694	„
Schafwolle . . .	80819 „	. 20198	„
Knochen	2,018421 „	. 23197	„
Lumpen	1,771469 „	. . 79756	„
	(im Jahr 1850:	4,018909	Pfd.)
Soda	446946 Pfd.	. 10633	Thlr.
Blei	1,261391 „	. 60731	„
Bau- und Nutzholz .	1,020992 Cub.-F.	202204	„
Diele	113350 Stück	. 29884	„
Steinwaaren (Klicker)		19218	„
	(davon 16860 Thlr. aus den sächs. Herzogth.)		
Töpferwaaren und irdene Pfeifen		. . 77669	Thlr.
Steingut, feines, darunt. englisches	21977 }	28273	„
deutsches	6296 }		
Porzellanwaaren		58224	„
	(darunter 28621 Thlr. aus den sächs. Herzogth.		
	17642 „ „ d. Königr. Sachsen.)		
Parfümerien und Essenzen		24265	Thlr.
Papier und Tapeten		35078	Thlr.
		(darunter 27849	Papier)
Wachstuch		6381	„
Gemälde und Lithographien		50986	„
Möbel		44567	„
Bücher und Musikalien		149565	„

Fortsetzung der Ausfuhr seewärts.

Musikalische Instrumente (Fortepianos)			27491	Thlr.
(darunter 10285 Thlr. aus Sachsen, 7196 Thlr. aus Bremen)				
Musi-Instrumente überhaupt			140040	Thlr.
(darunter 112467 Thlr. aus Sachsen, 12451 Thlr. aus Baiern)				
Mathematische und optische Instrumente			22583	Thlr.
Blauholz	5,064736	Pfd. .	71499	„
Gelbholz	1,237826	„ .	19800	„
Rothholz	704972	„ .	26284	„
Baumwolle . . .	227467	„ .	35421	„
Roheisen, schottisches	1,805656	„ .	12459	„
englisches	666368	„ .	6025	„
Stangeneisen, schwed.	2,013320	„ .	68631	„
engl.	1,316248	„ .	28755	„
Auswanderergut (15392 Colli) . . .			1,116927	„
u. s. w. u. s. w.				

Gesammtausfuhr seewärts im J. 1852: 18,969230 Thlr.

Davon gingen nach transatlantischen Ländern 11,635656 Thlr.
„ europäischen „ 7,333574 „

Man bemerke hierbei, daß diese Zahlen bloß von solchen Waaren zu verstehen sind, die in Bremen zur **See** ausgeführt wurden.

Der Bremer wie der Hamburger Handel beruhen, wie bereits erwähnt, hauptsächlich auf der Ausfuhr nach und der Einfuhr von Deutschland. Beide Häfen führen fast alles, was zur See eingeht, wieder nach dem deutschen Hinterlande aus, und ebenso geht umgekehrt wieder seewärts, was aus Deutschland kommt.

Folgende Aufstellung gibt einen Ueberblick des Handels- und Schifffahrtsverkehrs der beiden Häfen.

Vergleichende Uebersicht
des Handels- und Schifffahrtsverkehrs von Hamburg und Bremen im Jahr 1852.

Hamburg. **Bremen.**

Seeschifffahrt (ohne Ballastschiffe).

	Hamburg Sch.	Hamburg Lasten v. 4000 Pfd.	Bremen Sch.	Bremen Lasten v. 4000 Pfd.
Angekommen mit Ladung:				
von transatlant. Häfen	480	74800	389	85656
„ europ. Häf. u. Levante	3557	318275	2127	88349
	4037	393075	2516	174005
abgegangen mit Ladung:				
nach transatlant. Häfen	475	72888	407	104536
„ europ. Häf. u. Levante	1869	186117	1997	59623
	2344	259005	2404	164159

Demnach war die Lastenzahl der Schiffe im transatlantischen Verkehr stärker in Bremen als in Hamburg, was besonders der bedeutenden Auswanderung zuzuschreiben; dagegen im allgemeinen Seeverkehr, namentlich mit europäischen Ländern (Großbritannien, Frankreich, Holland ꝛc.) in Bremen bedeutend geringer.

Die Gesammtzahl der Schiffe (beladen und unbeladen), welche im Jahr 1852 Hamburgs und Bremens Schifffahrt

beschäftigte, betrug	Sch.	Lasten v. 4000 Pfd.
in Hamburg	8920	84343
in Bremen	6090	419195

Werth der Gesammt-Ein- und Ausfuhr von Hamburg und Bremen im Jahr 1852 in Mark Bco.

Einfuhr in Hamburg			pCt.	in Bremen		pCt.
seewärts	236,192830			seewärts	42,962870	
landw.	155,835990			landw.	45,921110	
		392,028820	81,5		88,883980	18,5
Ausfuhr von Hamburg				von Bremen		
seewärts	161,705520			seewärts	41,732300	
landw.	210,789930			landw.	40,543600	
		372,495450	81,9		82,275900	18,1
Gesammt-Handel		764,524270	81,7		171,159880	18,3

Zus. 935,684150 M. Bco. oder an 470 Mill. Thlr. Pr.

Versicherungen gegen Seegefahr in Hamburg und Bremen.

In Hamburg. Jahr	Thlr.	In Bremen. Jahr	Thlr. Gold *)		Preuß. Ct.
1847	180,558650	1847	29,401735	od.	32,433878
1848	124,896750	1848	22,680300	„	25,170313
1849	140,578600	1849	24,898000	„	27,699025
1850	156,343300	1850	26,712814	„	29,718006
1851	158,413250	1851	30,674000	„	34,508250
1852	165,601750	1852	30,632155	„	33,695370

(S. Tabell. Uebersicht v. Bremen für 1852 S. 188.)

*) 100 Thlr. Gold in Bremen = 112½ Thlr. Ct.
300 Mark Bco. in Hamburg = 150 Thlr. Ct.

Nach transatlantischen Häfen wurden, dem Werthe nach, verschifft:

von Hamburg		von Bremen u. der Weser	
50,214600 M. Bco.	66,2 pCt.	25,598840 M. Bco.	33,8 pCt.

(Vergl. damit S. 56.)

Von dieser transatlantischen Ausfuhr kamen von je 100 Mark Bco.

	auf Hamburg pCt.	auf Bremen pCt.
nach Australien, China und Ostindien .	95,9	4,1
„ Afrika	83,9	16,1
„ Californien	85,5	14,5
„ Amerikas übriger Westküste . . .	96,3	3,7
„ Brasilien	97,9	2,1
„ den Vereinigten Staaten . . .	23,0	77,0
„ Britisch Nordamerika	90,6	9,4
„ Central-Amerika	85,4	14,6
„ Mexikos Ostküste	100,0	0,0
„ Haiti	77,3	22,7
„ Cuba	90,4	9,6
„ St. Thomas und Portorico . .	93,8	6,2
„ Trinidad, Jamaica und Curaçao .	78,7	21,3
„ den La Plata-Staaten	100,0	0,0

Die Zunahme im Jahr 1852 (gegen 1851) war in der Gesammt-Ein- und Ausfuhr bei Hamburg 7½ pCt., bei Bremen 10½ pCt. dem Werthe nach. Dagegen ist der Hamburger Handel bei der Ein- und Ausfuhr mehr als das 4fache höher im Werth als der Bremische.

Im Durchschnitt der vorhergehenden 5 Jahre von 1846 bis 1850 stellt sich (nach Soetbeer) der Gesammtverkehr beider Häfen folgendermaßen heraus:

	Einfuhr.	Ausfuhr.
für Hamburg .	80,57 pCt.	81,07 pCt.
„ Bremen .	19,43 „	18,23 „

Seeschifffahrtsverkehr von Bremen in den Jahren 1851 u. 1852 nach Herkunft u. Bestimmung.

Eingelaufene Schiffe von Europa und der Levante:

	1851.		1852.	
	Sch.	v. Last.	Sch.	v. Last.
von Großbrit. u. Irland	364	34400	498	44514
„ Rußland	125	10374	125	11582
„ Holland	217	9662	152	7047
„ Norwegen	148	5656	171	6367
„ Schweden	25	1438	31	1835
„ Belgien	17	1631	39	5469
„ Frankreich	50	3991	51	4617
„ Spanien	6	362	6	395
„ Portugal	9	775	4	295
„ Sicilien	6	610	8	617
„ Triest (Oesterr.) . .	1	100	3	301
„ den Jonischen Inseln	1	75	1	90
„ Griechenland . . .	1	60	—	—
„ Sardinien	—	—	1	60
„ d. europäischen Türkei	8	1038	28	2696
„ der Levante . . .	3	249	4	350
„ Egypten	—	—	1	120
„ Dänemark	18	490	17	298
„ Preußen	136	6968	66	3232
„ Mecklenburg . . .	6	188	10	371

Eingelaufene Schiffe: (Fortsetzung.)

	1851.		1852.	
	Sch.	v. Last.	Sch.	v. Last.
von Lübeck	11	234	3	64
„ Hamburg	272	8200	320	11565
„ Hannover	897	13014	679	10676
„ Oldenburg	159	2684	211	3644
„ Helgoland	30	111	29	99
„ Schleswig=Holstein .	87	1489	114	2130
„ andern europäischen Häfen indirekt . .	—	—	—	—
	2596	103799	2572	118434

Unter den im Jahr 1851 waren leer und in Ballast 409 Schiffe
1852 ditto 445 „
aus europäischen Häfen, meistens Küstenfahrer.

Eingelaufene Schiffe von transatlantischen Häfen:

	1851.		1852.	
von Vereinigten Staaten:	Sch.	v. Lasten.	Sch.	v. Lasten.
Newyork	49	18002	68	22395
Baltimore	25	7408	40	11558
Richmond	10	2879	11	3226
New=Orleans . . .	19	7278	37	14287
Charlestown	13	2169	11	1868
Philadelphia	4	1005	3	660
New=Bedford . . .	3	757	—	—
Savanna	3	710	1	258
Galveston	3	302	3	377
Apalachicola	1	261	—	—
Frankfort (Maine) . .	—	—	1	210
Wilmington (N. C.) .	—	—	3	335
Pensacola	—	—	1	240
zus. von d. Ver. Staaten	130	40771	179	55414

Eingelaufene Schiffe von transatlantl. Häfen: (Forts.)

	1851.		1852.	
	Sch. v. Lasten.		Sch. v. Lasten.	
von Cuba	57	8240	51	7212
„ Haiti	16	2137	21	2444
„ Jamaica	5	518	7	686
„ Portorico	23	2879	20	2271
„ St. Thomas (dir. u. ind.)	2	215	—	—
„ Merikos Ostküste . .	3	334	8	1214
Westküste .	2	234	3	380
„ Chile	—	—	1	130
„ Brit. Honduras . .	—	—	1	99
„ Venezuela	11	1239	15	1691
„ Neu-Grenada . .	1	170	2	240
„ Brasilien	50	6016	39	4789
„ d. Argentinisch. Republ.	5	613	3	527
„ Peru und Ecuador .	2	349	1	50
„ d. Canarischen Inseln	1	55	—	—
„ Cap	—	—	1	200
„ Calcutta	—	—	2	564
„ Arracan	1	360	7	2079
„ Singapore	1	240	2	652
„ Manilla u. Canton	2	285		
„ Java und Celebes .	4	995	11	2797
„ Sumatra	—	—	1	184
„ Balli Padang . . .	1	262	—	—
„ China	—	—	1	242
Wallfischfänger	14	1892	17	2518
	331	67804	393	86383

Unter den eingelaufenen Wallfisch- und Robbenfängern waren

	im Jahr 1851			im Jahr 1852		
	Sch.	m. Last	M.	Sch.	m. Last	M.
von Grönland .	12	1542	501	14	1922	610
von der Südsee	1	330	35	2	576	69
vom Heringsfang	1	20	5	1	20	5

Gesammtzahl der eingelaufenen Schiffe (einschließlich der Wallfisch= und Heringsjäger).

	1851.			1852.		
	Sch.	Last.	Wrth.d.Lad. Thlr.	Sch.	Last.	Wth.d.Lad. Thlr.
von Europa u. d. Levante	2188	83046	5,932913	2127	88349	6,511113
von transatlant. Häfen	330	67624	11,941507	389	85656	13,017463
	2518	150670	17,874420	2516	174005	19,528576
Dazu eingel. Sch. in Ballast	410	20933		449	30812	
	2928	171603	u. 15240 M.	2965	204817	u. 17172 M.

Ausgelaufene Schiffe nach europäischen Häfen:

	1851.		1852.	
	Sch.	v. Last.	Sch.	v. Last.
nach Großbrit. u. Irland	357	29239	467	33137
„ Rußland	132	11022	125	10191
„ Holland	198	6114	176	5256
„ Norwegen	168	8382	205	9554
„ Schweden	26	1763	28	1773
„ Belgien	2	75	2	96
„ Frankreich	4	350	6	690
„ Spanien	11	1164	12	1303
„ Portugal	9	918	7	767
„ Sicilien	2	155	2	120
„ d. europäischen Türkei	13	1161	15	1437
„ der Levante . . .	2	159	1	95
„ Dänemark	55	2003	55	1723
„ Preußen	192	10008	124	6042
„ Mecklenburg	13	398	19	643

Ausgelaufene Schiffe nach europäischen Häfen: (Forts.)

	1851.		1852.	
	Sch.	v. Last.	Sch.	v. Last.
nach Lübeck	10	290	3	73
„ Schleswig-Holstein .	95	1890	109	1912
„ Hamburg	437	10018	476	10006
„ Helgoland	27	73	29	97
„ Hannover	666	9883	590	9680
„ Oldenburg	153	2392	191	2918
	2572	97457	2642	97513
Darunter waren leer	825 Sch.		645 Sch.	

Nach transatlantischen Häfen:

nach den Ver. Staaten:	Sch.	v. Last.	Sch.	v. Last.
Newyork	139	38674	189	52400
Neworleans	32	13592	49	20033
Baltimore	29	8191	52	14505
Philadelphia	14	2229	11	2162
Galveston u. Indianola	12	1612	21	3441
Charleston	2	350	1	240
Wilmington	—	—	1	71
Californien	7	995	3	511
	235	65643	327	93363*)
nach Britisch Nordamerika	1	124	12	2517
„ Cuba	22	2976	26	4012
„ Haiti	8	722	5	463
„ Jamaica	5	525	7	839

*) Unter den im Jahr 1852 von Bremen und Bremerhafen abgegangenen Schiffen mit Auswanderern nach den Vereinigten Staaten waren:

Ausgelaufene Schiffe nach transatlant. Häfen: (Forts.)

	1851.		1852.	
	Sch.	v. Last.	Sch.	v. Last.
nach Portorico	10	1140	11	1271
„ St. Thomas . . .	12	1527	15	1894
„ Mexikos Ostküste . .	3	244	—	—
Westküste .	1	135	—	—
„ Central-Amerika .	3	309	1	99
„ Venezuela	15	1630	13	1507
„ Neu-Granada . .	1	90	1	125
„ Brasilien	18	2048	23	3053
„ d. Argentinisch. Republ.	4	475	4	565
„ Chile	—	—	1	228
„ Peru	7	1761	1	205
„ d. Canarischen Inseln	1	55	1	50
„ den Cap Verd-Inseln	2	250	1	148
„ Madeira	—	—	1	80
„ d. Cap d. guten Hoffn.	—	—	2	585
„ Ceylon	—	—	1	184
„ Calcutta	—	—	3	835
„ Arracan	—	—	1	201
„ Singapore	4	1025	—	—
„ Java	1	139	2	544
„ China	—	—	2	850

209	Schiffe	unter	Bremer	Flagge,
39	„	„	Amerikanischer	„
30	„	„	Englischer	„
26	„	„	Oldenburgischer	„
12	„	„	Hannoverischer	„
3	„	„	Preußischer	„
3	„	„	Holländischer	„
2	„	„	Russischer	„
1	„	„	Schwedischer	„
1	„	„	Belgischer	„
1	„	„	Mecklenburgischer	„

Ausgelaufene Schiffe nach transatlant. Häfen: (Forts.)

	1851. Sch.	v. Last.	1852. Sch.	v. Last.
nach Süd-Australien . .	1	262	3	667
„ den Sandwich-Inseln	1	201	1	42
„ Grönland-Fischerei .	13	1722	15	2042*)
„ Südsee- „	2	644	2	576
„ Herings- „	1	20	1	20
	371 Sch.	83667 L.	483 Sch	116865 L.

1851	1852
einschließlich 87 leer,	einschließl. 76 leer,
darunter 16 für Fischerei,	darunter 18 für Fischerei,
29 nach Newyork,	13 nach St. Thomas,
6 „ Neworleans,	12 „ Brasilien,
9 „ St. Thomas,	2 „ Nework,
8 „ Portorico ꝛc.	4 „ Cuba ꝛc.

Zus. europ. u. transatlant.	2943	181124 u. 15893 M.	3125	214378 u. 18021 M.

Gesammtzahl der ausgelaufenen

	Sch.	m. Last.	Wth.d.Lad. Thlr.	Sch.	m. Last.	Wth.d.Lad. Thlr.
nach Europa u.d.Levante	1747	57323	6,841443	1997	59623	7,333574
n.transatl.H.	284	68874	10,039145	407	104536	11,635656
	2031	126197	16,880588	2404	164159	18,969230
Dazu i. Ball.	912	54927		721	50219	
	2943	181124		3125	214378	

Demnach gingen mehr unbeladene Schiffe von Bremen ab als unbeladene dort ankamen.

*) Unter den im Jahr 1852 ausgelaufenen Wallfisch- und Robbenfängern waren 8 Schiffe mit 945 Last unter Oldenb. Flagge,
6 „ „ 910 „ „ Hannov. „
3 „ „ 763 „ „ Bremer „
und 1 Heringsf. „ 20 „ „ Oldenb. „

Bremens Seeschifffahrtsverkehr nach der Nationalität der Schiffe in den Jahren 1851 und 1852.

Bezeichnung der Flaggen.	Angekommen: 1851. Schiffe.	1851. Lasten.	1852. Schiffe.	1852. Lasten.
unter Bremischer	301	56248	352	71282
„ Englischer	124	14824	162	22177
„ Holländischer . .	295	12896	226	9124
„ Norwegischer . .	69	2559	62	1823
„ Schwedischer . .	22	1941	28	2653
„ Russischer	25	3418	12	1193
„ Preußischer . . .	18	1835	17	2085
„ Dänischer . . .	97	4040	125	4454
„ Schlesw.-Holstein.	28	489	1	22
„ Mecklenburgischer .	5	570	7	639
„ Lübecker	3	390	1	120
„ Hamburgischer . .	58	2462	53	2179
„ Hannoverischer . .	1428	31012	1390	37301
„ Oldenburgischer . .	379	20042	448	25238
„ Belgischer	3	365	4	220
„ Französischer . . .	27	1906	12	935
„ Spanischer . . .	9	826	18	1642
„ Portugiesischer . .	3	215	—	—
„ Sardinischer . . .	—	—	2	290
„ Neapolitanischer .	1	140	—	—
„ Oesterreichischer . .	2	475	—	—
„ Nordamerikanischer	21	13854	41	14718
„ Mexikanischer . .	2	210	2	270
„ Venezuelischer . .	3	366	1	206
„ Brasilianischer . .	1	120	—	—
„ Argentinischer . .	3	310	1	90
„ Peruanischer . . .	1	90	—	—
	2928	171603 u. 15240 M.	2965	204817 u. 17172 M.

Bezeichn. d. Flaggen nach d. Nation. d. Schiffe. (Forts.)

	Abgegangen: 1851. Sch.	Last.	1852. Sch.	Last.
unter Bremischer . . .	334	61917	367	74775
„ Englischer . . .	119	15124	161	21806
„ Holländischer . .	269	11837	251	10376
„ Norwegischer . .	64	2886	60	1690
„ Schwedischer . .	21	1751	29	2647
„ Russischer	17	1997	14	1459
„ Preußischer . . .	19	2212	15	2171
„ Dänischer	94	3767	142	5111
„ Schleswig=Holstein.	24	462	—	—
„ Mecklenburgischer .	5	695	9	889
„ Lübecker	3	395	1	120
„ Hamburgischer . .	66	3345	47	1724
„ Hannoverischer . .	1420	31680	1470	37459
„ Oldenburgischer .	408	22812	479	28500
„ Belgischer . . .	3	365	4	266
„ Französischer . . .	31	2122	12	929
„ Spanischer . . .	9	863	16	1486
„ Portugiesischer . .	3	266	—	—
„ Sardinischer . . .	—	—	2	291
„ Neapolitanischer . .	1	140	—	—
„ Oesterreichischer . .	2	475	—	—
„ Nordamerikanischer .	23	15067	43	22184
„ Mexikanischer . .	2	220	2	270
„ Venezuelischer . .	2	286	1	225
„ Brasilianischer . .	1	120	—	—
„ Argentinischer . .	2	220	—	—
„ Peruanischer . . .	1	100	—	—
	2943	181124 u. 15893 M.	3125	214378 u. 18021 M

Im Jahr 1847 (dem bedeutendsten aller vorhergehenden Jahre)

	kamen an: Sch.	Last.	gingen ab: Sch.	Last.
unter Bremischer Flagge .	389	64181	430	72111
„ Englischer . . .	111	11859	112	11944
„ Holländischer . .	96	3974	151	5841
„ Nordamerikanischer	34	12933	36	13432
„ Oldenburgischer .	276	17956	326	21151
„ Hannoverischer . .	425	18229	487	20338
„ Dän.u.Schlesw.-Holst.	163	7108	164	7399
u. s. w. u. s. w. Zus.	1669	181066	1888	167543

Die Gesammtzahl der ein- und ausgelaufenen Schiffe betrug im Jahr 1851 . 5871 mit 352727 Last.
1852 . 6090 „ 419195 „

Hierin sind jedoch auch die leeren und die kleinen Küstenfahrer und Watteschiffe begriffen, die namentlich unter Hannoverischer und Oldenburgischer Flagge zahlreich sind.

Die Zahl der nordamerikanischen Schiffe hat in den letzten Jahren abgenommen, im Jahr 1852 aber wieder zugenommen, besonders auch in Bezug auf deren Ladungsfähigkeit. Noch vor dreißig Jahren kamen die meisten überseeischen Waaren durch nordamerikanische und englische Schiffe nach Bremen, jetzt meist durch deutsche. — Oesterreichische, Portugiesische, Neapolitanische, Brasilianische (und Peruanische) Schiffe, welche sich im Jahr 1851 vereinzelt auf der Weser zeigten, sind im Jahr 1852 nicht erschienen. Am stärksten vertreten in dem Seeverkehr von Bremen waren im Jahr 1852 (außer der Bremischen, Hannoverschen und Oldenburgischen) folgende Flaggen: die Englische, Nordamerikanische, Holländische, Schwedisch-Norwegische, Dänische, Hamburgische, Preußische, Spanische und Russische.

Bremens Rhederei.

Nach einer im Jahr 1841 erschienenen „Uebersicht der Bremischen Seeschifffahrt in den Jahren 1838 bis 1840" bestand die Handelsflotte von Bremen zu Anfang dieses Jahrhunderts aus 179 Seeschiffen von 19300 Lasten (die Last zu 4000 Pfd. gerechnet). Sie war zu dieser Höhe gestiegen durch die Gunst der Neutralität während fortdauernder Seekriege unter europäischen Mächten, und erhielt sich auf derselben, bis die Zeiten der Continentalsperre, dann die der Vereinigung mit dem französischen Kaiserreiche eintraten. Zu Anfang 1815 war der Bestand auf 118 Schiffe mit 12560 Lasten gesunken, und selbst in den folgenden zehn Friedensjahren hielt die Ergänzung mit dem Abgange nicht gleichen Schritt, so daß die Liste von 1826 nur noch 100 Schiffe mit 9840 Lasten enthielt. Von da an aber machte sich eine fortwährende Zunahme der Bremer Handelsflotte bemerklich, sowohl in der Zahl als in der Größe der Fahrzeuge.

		Schiffe m.	Lasten v. 4000 Pfd.
Im Jahr	1840 zählte sie schon	199	26710
	1841	210	29969
	1842	215	31526
	1843	212	31785
	1844	218	32607
	1845	223	36057
	1846	225	38710
	1847	246	45735
	1848	237	45490
	1849	186	36225 (?)
	1850	219	44893
	1851	237	50233
	1852	239	52048
	1853	241	58731
Darunter 2 Seedampfer:	Germania von		899
	u. Hansa „		1206

Demnach hat sich Bremens eigene Schifffahrt in den letzten zwölf Jahren in der Tragfähigkeit auf das Doppelte, und seit 1830 auf mehr als das 4fache erhoben.

In Bezug auf zweckmäßige Construction und Tüchtigkeit der Capitäne und Matrosen sind die Bremer Schiffe mit von den besten, die es gibt. Unter den 239 Schiffen am 31. December 1852 waren

209 mit Kupfer oder mit Munzmetall (Yellow metal, d. i. gelbes Metall, von Munz in Birmingham erfunden und patentirt) beschlagen,

6 mit Zink,
9 ohne Metallbeschlag, und
15 eisenfest gebaut. 219 Schiffe hatten Chronometer.

Der Größe nach befanden sich unter den 239 Schiffen 126 Dreimaster, also über die Hälfte große Seeschiffe über 200 Lasten (in Hamburg bloß 88). Die Richtung des Handels geht in neuester Zeit dahin, für den transatlantischen Verkehr Schiffe von immer größerem Tiefgang zu verwenden.

Im Jahr 1819 zählte das größte Seeschiff Bremens bloß 200 Last, und noch im Jahr 1831 besaß die Bremer Handelsflotte erst 9 große Seeschiffe von 200 Last; jetzt ist die durchschnittliche Größe jedes Bremischen Seeschiffs 218 Last, und mehrere darunter sind von 400 bis 500 und selbst 800 Last. Im April 1852 wurde sogar eins von 820 Last oder 1640 Tonnen (der Johannes Lange) zu Vegesack vom Stapel gelassen, zum Andenken des im Jahr 1844 verstorbenen großen Schiffbauers und Rheders Hans Lange in Vegesack. Dieser Mann fing als gewöhnlicher Schiffszimmermann an, und erwarb sich durch seine Kenntnisse und große Thätigkeit ein sehr bedeutendes Vermögen. Er baute in einem Zeitraum von 40 Jahren über 200 Seeschiffe und größere Flußfahrzeuge, und über 300 Boote und Jöllen auf seinen Werften zu Vegesack, Grohn und Bremerhafen, meist für Bremer Rechnung, dann auch für Hamburgische, Oldenburgische und Hannoversche. Darunter waren (nach seiner eigenen Aufzeichnung) für Bremische Rechnung: 24 Dreimaster (volle Schiffe),

	13 Barken,
	27 Briggen,
	2 Schooner,
	3 Schoonergallioten,
	22 Gallioten,
	7 Buisen und 2 Jagdschiffe für den Heringsfang,
	2 Lootskutter, 3 Leuchtschiffe u. 2 Dampfschiffe;
für Hamburgische Rechnung:	1 Dreimaster,
	2 Barken,
	1 Brigg;
für Oldenburg. Rechnung:	1 Brigg,
	1 Brigantine,
	5 Gallioten,
	1 Kuff u. mehrere Wattenfahrer;
für Hannov. Rechnung:	1 Brigg,
	3 Schooner,
	3 Schoonergallioten,
	2 Gallioten,
	2 Lootskutter und 16 Kähne;
für eigene Rechnung:	1 Dreimaster,
	3 Briggen,
	1 Schooner,
	3 Gallioten,
	2 Dampfschiffe.

Lange baute im Jahr 1820 das erste Dampfschiff „die Weser“ für Rechnung des Kaufmanns F. Schröder in

Bremen (das zuerst nach Stettin fuhr), und später noch mehrere andere Dampfschiffe.

Er gründete auch zu Vegesack eine Dampfmühle, Brauerei, Brennerei und Seifensiederei, und zu Grohn eine Thranbrennerei. Im Durchschnitt beschäftigte er an 600 Menschen jährlich.

Sein letztes Schiff war die Leontine von 450 Last, das im Jahr 1844 (kurz vor seinem Tode) zu Vegesack vom Stapel lief.

Bei den Benennungen der Schiffe zeichnet sich Bremen besonders durch vaterländische Namen aus. So besitzt es einen Alexander von Humboldt, Mozart, Schiller, Goethe, Theodor Körner, Uhland (letzterer von 1240 Tonnen). Ferner einen Kepler, Herschel, Olbers, Ernst Moritz Arndt und viele andere.

Bremens Küstenschifffahrt.

So weit darüber die Controlemittel reichen, war die Zahl der in Bremen ein- und ausgelaufenen kleinen Fahrzeuge, die den Küstenhandel vermitteln,

im Jahr	1847 :	3059	Schiffe,
	1848 :	1729	"
	1849 :	1725	"
	1850 :	1859	"

Demnach hat die Zahl derselben von 1847 bis 1851 bedeutend abgenommen, eine Aenderung, die wohl bloß dem Einflusse der Eisenbahnen zuzuschreiben ist.

Ueberblick der im Jahr 1852 in Bremen ein- und ausgelaufenen Bremer Schiffe in der direkten Fahrt auf größeren Reisen.

Angekommen	Schiffe.	Lasten.	Mannsch.
von transatlantischen Häfen .	240	54632	3687
von europ. Häfen u. d. Levante	112	16650	1212
	352	71282	4899
im Jahr 1851 waren es . .	301	56248	3994
Zunahme	51	15034	905
Abgegangen			
nach transatlantischen Häfen .	301	69626	4585
nach europ. Häfen u. d. Levante	66	5149	469
	367	74775	5054
im Jahr 1851 waren es . .	334	61917	4377
Zunahme	33	12858	677

Von der Gesammtzahl der in Bremen ein- und ausgelaufenen Schiffe im Jahr 1852, nämlich 6090 Schiffe mit 419195 Last Tragfähigkeit, bildeten sonach die Bremischen Schiffe in Bezug auf Ladungsfähigkeit mehr als den dritten Theil, nämlich 146057 Lasten. Nach Bremen folgt die Hannoversche Flagge mit 74760 Lasten,

sodann die Oldenburgische	„	„	53738	„
hierauf die Englische	„	„	43983	„
die Nordamerikanische	„	„	43058	„
die Holländische	„	„	19500	„

u. s. w.

(Ueber sämmtl. im Bremer Handel beschäftigten Schiffe s. vorh. S. 97.)

Zur Vergleichung diene folgender Ueberblick der in den Jahren 1841—1849 in Bremen eingelaufenen Bremer Schiffe:

Eingelaufen in Bremen:	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849
aus Rußland .	18	11	11	21	16	28	79	2	5
„ Hamburg .	7	14	10	13	3	17	5	12	5
„ Großbrit.	67	53	52	57	67	79	75	51	27
„ Holland .	6	5	7	29	24	21	6	2	5
„ d. Ver. St.	97	109	107	97	109	98	93	76	51
„ Cuba . .	29	36	32	36	35	35	45	34	14
„ Portorico .	13	12	13	12	11	6	4	7	3
„ Brasilien .	8	5	7	4	16	10	6	7	3
„ Venezuela	7	8	6	8	5	8	8	13	5
„ Mexiko .	5	4	7	7	6	7	6	3	6
Ausgelaufen aus Bremen:									
nach Rußland .	15	10	14	11	10	37	50	2	—
„ Hamburg .	2	—	7	6	2	2	7	2	1
„ Großbrit.	81	84	71	90	101	94	104	69	29
„ Holland .	1	—	1	25	20	16	4	—	34
„ d. Ver. St.	86	99	106	109	122	143	152	108	72
„ Cuba . .	28	24	29	32	20	20	24	15	12
„ Portorico .	8	3	5	7	6	2	1	2	4
„ Brasilien .	8	6	3	5	7	2	5	5	—
„ Venezuela	9	5	8	5	7	8	6	6	3
„ Mexiko .	3	5	6	3	3	2	1	3	1

Digitized by Google

Betheiligung der Bremer Schiffe in der transatlantischen Schifffahrt.

Unter den im Jahr 1851 von Bremen ausgelaufenen Schiffen gingen

235 nach den Vereinigten Staaten.

Darunter waren 180 Bremer, einschl. der Schiffe mit Auswanderern

25	nach	Cuba	„	„	20	Bremer
24	„	Brasilien	„	„	14	„
7	„	Peru	„	„	5	„
15	„	Venezuela	„	„	14	Deutsche
10	„	Portorico	„	„	10	„
8	„	Haiti	„	„	7	„
5	„	Jamaica	„	„	5	„
6	„	Australien	„	„	6	„

u. s. w.

Das große Uebergewicht der Bremischen und anderer deutschen Schiffe in dem Verkehr von Bremen mit obigen Ländern geht daraus deutlich hervor.

Auch im Hamburgischen transatlantischen Handel sind Bremer Schiffe beschäftigt. Im Jahr 1851 kamen nach Hamburg von transatlantischen Häfen 29 Bremer Schiffe, im Jahr 1852: 19 Bremer Schiffe. In den gleichen Jahren gingen von Hamburg nach transatlant. Häfen ab, im J. 1851: 11 Br. Sch., im J. 1852: 8 Br. Sch.

Bremens Dampfschifffahrt.

Flußschifffahrt.

Zwischen Bremen und Vegesack sind schon seit 1821 Dampfschiffe im Gange; (im Jahr 1820 baute Hans Lange zu Vegesack für Rechnung des Kaufmanns Schröder in Bremen das Dampfschiff „die Weser", das zuerst nach Stettin fuhr), zwischen Bremen und Bremerhafen seit 1832.

Andere fahren nach Brake, Elsfleth und Oldenburg täglich. Auch eine neue Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft ist im Jahr 1853 zu Brake gegründet worden, die besonders für Auswanderer und für Güter stromaufwärts wichtig zu werden verspricht. Dadurch wird Bremen die Concurrenz mit anderen Häfen, welche eine schnelle, billige und regelmäßige Verbindung mit den Märkten des Binnenlandes besitzen, sehr erleichtert. Auch bei Eisgang ist diese Schleppschifffahrt von großer Wichtigkeit. Im Februar 1853 war eine ganze Reihe von Schiffen durch den Eisgang in gefahrvoller Lage, lediglich deßhalb, weil es in Bremen an einem Schleppdampfer fehlte, der binnen wenigen Stunden die werthvollen Ladungen außer Gefahr hätte bringen können.

Im Ganzen fahren auf der Unterweser gegenwärtig 9 Dampfer, 4 zwischen Bremen und Bremerhafen, 2 zwischen Bremen und Vegesack, und 3 zwischen Bremen und Oldenburg (über Elsfleth) und Bremerhafen und Oldenburg. Die Dampfschiffe zwischen Bremen und Bremerhafen in 4—6 St., je nach der Fluth; die Dampfschiffe zwischen Bremen und Oldenburg (die Hunte hinauf, 10 Meilen zu Wasser) in 4 St. Unter Bremer Flagge fuhren im Sommer 1853 6 Flußdampfer, theils zum Schleppen auf der obern und untern Weser, theils zur Fahrt zwischen Bremen und den Nordseebädern (Wangeroge und Nordernei) einschließlich der Weserstationen. Die 3 zwischen Bremen und Oldenburg fahrenden gehören der Weser- und Hunte-Dampfschifffahrts-Gesellschaft an.

Im J. 1846 kam zum erstenmal der zur Verbindung zwischen Brake und Fedderwarden bestimmte Oldenburgische Dampfer „Paul Friedrich" nach Bremen, wodurch der Verkehr zwischen Bremen und den Bewohnern der Oldenburgischen Marsch sehr erleichtert wurde. Gewöhnlich legen auch die nach Bremerhafen fahrenden Dampfer zu Brake an (als Zwischenstation).

Ueberseeische Dampfschifffahrt.

Zwei englische Dampfer unterhalten die Verbindung (fast ausschließlich für Waaren und Schlachtvieh) zwischen Bremen und London (und Hull), und 2 amerikanische Postdampfer (Washington und Hermann, jedes von 2000 Tonnen) die Verbindung mit Newyork, monatlich, von Bremerhafen aus, seit 1848. S. vorher S. 47.

Was Bremen (und Hamburg) bisher fehlte und größtentheils noch fehlt, war und ist eine directe Dampfschifffahrtslinie nach Nordamerika mit eigenen Schiffen. Die Nothwendigkeit dieser ganz deutschen, von fremdem Einflusse unabhängigen, Dampfschifffahrt stellt sich bei dem zunehmenden Handelsverkehr zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten mit jedem Jahre fühlbarer heraus, will man nicht die Eilgüter aus Sachsen, Preußen und dem südwestlichen Deutschland den französischen und englischen Häfen (Havre und Liverpool) zuwenden, wie es seither häufig der Fall war.

Im März 1853 kaufte das Bremer Handlungshaus Fritze u. Comp. die 2 letzten Dampfer der deutschen Flotte: die Hansa von 2400 Tonnengehalt und 1000 Pferdekraft,

BIBL. UNIV
GENT

und den Erzherzog Johann (jetzt Germania von 1800 Tonnen) und 650 Pferdekraft für 165000 Thlr., und läßt nun solche (nach vorhergegangener Einrichtung zur Aufnahme von Reisenden) regelmäßig auf Newyork fahren und amerikanische Produkte in Rückfracht nehmen. Die erste Abfahrt dieser beiden Schiffe geschah im August 1853. Ersteres (die Hansa) ist so eingerichtet, daß es an 700 bis 750, letzteres (die Germania) an 400 Passagiere oder Auswanderer an Bord nehmen kann.

Diese beiden Dampfer (wovon jeder mit 4 Kesseln und 2 Maschinen versehen ist) sind bei weitem nicht so kostspielig und mit so unnöthigem Luxus ausgestattet, wie die obenerwähnten 2 amerikanischen (Washington und Hermann, welche noch dazu häufiger Reparaturen bedürfen), dennoch schöne, solide und geräumige Schiffe, werden also in jeder Hinsicht mit den amerikanischen concurriren können. Zur Fahrt nach Newyork braucht die Hansa 16000 Ctr. (800 Tonnen) Steinkohlen, und kann außerdem 8000 Ctr. Güter einnehmen. Die Germania braucht 7000 Ctr. Kohlen, und ladet bis zu 12000 Ctr. Güter.

Der Bau oder Ankauf von weiteren Seedampfern (zur überseeischen Fahrt) durch eine Gesellschaft, ist im Plan.

Oldenburgische Häfen und Siele an der Unterweser. *)

(Vergl. damit Seite 24.)

Das Oldenburgische Gebiet zieht sich am ganzen linken Ufer der Unterweser und eine kurze Strecke am rechten Ufer (oberhalb Bremerhafen) hin. Die dortigen Häfen und Siele sind, von Bremen aus, folgende:

Im Amt Berne:

Ochtum, an der Mündung des Flüßchens Ochte, unterhalb Bremen, kleiner Hafen für Delmenhorst mit etwa 100 Einw.,
Warfleth,
Weserdeich,
Wehrder, **)
Dreisielen (an der Hunte),
Berne,
Piependammer Siel,
Huntebrück,
Neuen=Huntorf.

---

*) Ausführliches hierüber s. weiter unten „Jahde und Oldenburgisches Wesergebiet."

**) Wehrder liegt Elsfleth gegenüber am rechten Ufer der Hunte, an der Mündung derselben in die Weser. Huntebrück erhält jetzt eine neue, feste Brücke über die Hunte. Schlüte und Alten= und Neuen=Huntorf haben für den allgemeinen Verkehr keine Bedeutung.

Im Amt Elsfleth:

Altenhuntorf,

Elsfleth, an der Mündung der Hunte,

Oldenburg an der Hunte (wird ebenfalls zu den Weserhäfen gerechnet).

Im Amt Brake:

Harrien,

Brake (der bedeutendste von allen Oldenburgischen Weserhäfen).

Im Amt Rodenkirchen:

Golzwarder Siel,

Strohauser Siel,

Bekkumer Siel,

Kleinen Siel (Esenshamer Siel).

Im Amt Landwührden (am rechten Ufer):

Dedesdorf, Buttler Siel und Oberwarfer Siel.

Im Amt Abbehausen:

Großen Siel (Abbehauser Siel),

Tettenser Siel oder Tettehauser Siel (zwischen Blexen und Burhaven),

Waddenser Siel und Burhaver Siel.

Im Amt Burhave:

Fedderwarder Siel oder Fedderwarder Hafen. Hier wohnt der Oberlootse der Lootsengesellschaft.

Abbehausen liegt etwa 1 St. von Großen-Siel entfernt, während der Amtssitz in Ellwürden, zwischen Abbehausen und Großen-Siel, ist. Letzteres besitzt nur Flußfahrzeuge (Kähne).

Rhederei der Oldenburgischen Weserhäfen.

Am 31. December 1852 gehörten zu den Oldenburgischen Weserhäfen:

10	Barken	von	4210	Tonnen z. 20 Ctr.
1	Polakbrigg . . .	„	130	„
1	Schooner-Barke .	„	260	„
8	Briggen. . . .	„	2010	„
13	Schooner-Briggen	„	2980	„
18	Schooner . . .	„	3130	„
49	Schooner-Gallioten	„	8236	„
19	Gallioten . . .	„	2338	„
9	Kuffen	„	868	„
1	Kuff-Galease . .	„	92	„
1	Heringsjäger . .	„	40	„
Zus. 130		von	24294	Tonnen.

Am 31. December 1853 hatte sich die Schiffezahl auf 145 Schiffe von 27738 Tonnen oder 13869 Last vermehrt.

Neu gebaut wurden im Jahr 1853	18	Schiffe
angekauft wurden .	9	„
	27	
Dagegen wurden verkauft 6		
gingen in Abgang 6	12	
Zunahme	15.	

ed by Google

Zwei große sogenannte volle Schiffe (Seeschiffe) waren noch am 31. December 1853 im Bau von je 40000 Thlr. Werth, und mehrere andere lagen in Brake auf dem Stapel, von zusammen über 2000 Last.

44 von den größeren Schiffen hatten Metallbeschlag und 20 Chronometer.

Im Jahr 1852 fuhren unter Oldenburgischer Flagge aus der Weser in See

			Last		Tonn.
130	Seeschiffe	von	12147	od.	24294
149	Küstenfahrer (sogen. Kähne)	„	3025	„	6050
Zus. 279			15172	od.	30344

(S. weiter unten „Jahde" und Gesammtschifffahrt des Oldenburgischen Wesergebiets.)

Hannoversche Häfen und Siele an der Unterweser.

Diese gehören zum Landdrosteibezirk Stade (S. Elbe), und bestehen von oben nach unten aus folgenden Orten und Hafenplätzen am rechten Weserufer:

Wümmefluß oder Lessum (Grenze von Bremen),
Altetief (Grohn) bei Vegesack,
Blumenthal unterhalb Vegesack,
Neckum,
Rahder Siel,
Drepter Siel,
Luhnen-Siel,
Geestemünde,
Wedderwarder Siel,
Imsum,
Wremen,
Misselwarder Siel,
Dorumer Siel,
Cappeler Siel,

Digitized by Google

Die ganze Landzunge zwischen der Unterweser und der Unterelbe ist (mit Ausnahme von Bremerhafen und Curhafen) Hannoversches Gebiet.

Land Hadeln und Land Wursten (an der Mündung der Weser) gehören zum Landdrosteibezirk Stade, der sich bis zur Weser erstreckt.

Die Einwohner vom Land Wursten, wie überhaupt die Bewohner der Oldenburgischen, Hannoverschen und Holsteinischen Küsten, gehören noch zu den Nachkommen der alten Friesen, die sich zu allen Zeiten durch ihre Kühnheit und Unerschrockenheit zur See ausgezeichnet haben.

Rhederei des Hannoverschen Wesergebiets.

Die Hannoverschen Häfen an der Unterweser besaßen zu Ende 1852 21 Seeschiffe und 142 Fluß-, Kanal- und Wattenschiffe, die sich auf folgende Aemter vertheilten:

	Seeschiffe.	Lasten v. 4000 Pfd.	Fluß- u. Wattensch.	Lasten
im Amte Blumenthal.	14	1037	62	1736
" " Lessum . .	5	955	12	223
" " Dorum . .	1	200	30	308
" " Lehen . .	1	75	9	92
" " Osterholz .	—	—	29	725
	21	2267	142	3084

Am 31. December 1853 zählte man daselbst, ohne die Ewer, 19 Seeschiffe von 2187 Lasten (darunter 9 mit Metallbeschlag, 4 mit Chronometer).

Unter den Seeschiffen am 31. Dec. 1852 waren

2	große Schiffe . .	von	440	Lasten od. 880 Tonnen.
3	Barken	„	495	„
5	Briggen	„	605	„
1	Schooner-Brigg .	„	120	„
2	Schooner-Gallioten	„	175	„
1	Schooner	„	62	„
4	Gallioten	„	245	„
1	Kuff	„	40	„
2	Ewer	„	85	„
21			2267	Lasten.

Im Jahr 1852 fuhren aus den Hannoverschen Weserhäfen in See unter Hannoverscher Flagge:

			Last od.	Tonn.
21	Seeschiffe	v.	2267	4534
81	sog. Kähne (Küstenfahrer v. 14—48 L.)	„	2237	4474
102 Sch.			4504 Last.	

Schifffahrtsbewegung der Hannoverschen Häfen an der Unterweser im Jahr 1852.

	Eingelaufen.		Ausgelaufen.	
	Schiffe.	Lasten v. 4000 Pfd.	Schiffe.	Lasten v. 4000 Pfd.
Dorumer Tief .	157	1566	155	1543
Wremen . . .	192	2287	184	2179
Wedderwarden .	54	722	54	722
Geestemünde . .	723	17654	745	19323
Altetief (Grohn)	118	1608	119	1616
Wümmefluß . .	28	396	28	396
	1272	24233	1285	25779

Darunter ist Geestemünde weitaus am bedeutendsten. Es umfaßt mehr als $^2/_3$ der Hannoverschen Schifffahrt an der Unterweser, doch sind darunter viele kleine Flußfahrzeuge, Kähne und Jollen. (Vergl. „Ems".)

In Geestemünde liefen ein i. J. 1852: liefen aus:

	Seesch.	Last	Fluß- u. Wattesch.	Last	Seesch.	Last	Fluß- u. Wattesch.	Last
beladen	158	7866	522	6341	55	3451	121	1475
unbel.	26	2391	17	156	138	9046	431	5351

In Geestemünde liefen ein i. J. 1849: liefen aus:

	Seesch.	Last	Fluß- u. Wattesch.	Last	Seesch.	Last	Fluß- u. Wattesch.	Last
beladen	66	3953	170	2180	31	1833	143	1790
unbel.	18	1582	39	449	44	2955	(?)	

(S. Hannovers Seeschifffahrt. Erstes Heft. Leer 1853.)

Nach der „Tabellarischen Uebersicht des Bremischen Handels für 1852" zählte die gesammte Weserflotte am 1. Januar 1853, zuzüglich der Oldenburgischen und Hannoverschen Häfen an der Unterweser,

im Jahr 1850 :	647	Segel	von 64744	Lasten,
„ „ 1851 :	704	„	„ 70625	„
„ „ 1852 :	732	„	„ 75459	„

Unter den am Schlusse 1852 befanden sich:

Bremische	239 gr. Sch. v. 52048 L.	112 kl. Sch. v. 3630 L.
Oldenburg.	130 „ „ 12252 „	149 „ „ 3025 „
Hannover.	21 „ „ 2267 „	81 „ „ 2237 „
	390 gr. Sch. v. 66567 L.	342 kl. Sch. v. 8892 L.

Zus. 732 Segel von 75459 Last.

Neu gebaut wurden im Jahr 1852 an der Unterweser:

auf Bremer Gebiet	14 Schiffe	v. 3605 L.	(unt. Brem. Fl.)
„ Oldenburg. „	16 „	„ 1950 „	(„ Oldb. „)
Angekauft wurden			
von Bremen .	5 „	„ 1060 „	
von Oldenburg	3 „	„ 365 „	

Dagegen gingen ab an verunglückten und verkauften Schiffen: 17 Schiffe von 2850 Last von Bremen,
8 „ „ 587 „ „ Oldenburg.

Von den großen Schiffen der Weserflotte gehörten am 1. Januar 1853

	zu Bremen. Sch.	zu Oldenb. Sch.	zu Hannover. Sch.
volle Schiffe od. Fregattschiffe	53	—	2
Barken	78	10	3
Schooner-Barken	1	1	—
Briggen	72	9	5
Schooner-Briggen	9	13	1
Schooner	11	17	1
Schooner-Gallioten . . .	7	50	2
Gallioten	7	20	4
Kuffen	1	8	1
Kuff-Galeasen	—	1	—
Ewer	—	1 Hergsj.	2 Ewer
	239	130	21

Unter obigen Schiffen befanden sich

5 Südseefahrer (Wallfisch- u. Robbenfänger)		v. 1750 L. zu Bremen gehör.	
1 Grönlandsfahrer	ditto	„ 185 „ „ „	„
8 ditto	ditto	„ 945 „ „ Oldenb.	„
5 ditto	ditto	„ 845 „ „ Hannov.	„

Bremens Tabakshandel.

Unter allen europäischen Häfen hat Bremen seit längerer Zeit den Hauptverkehr*) in Tabak, womit es einen großen Theil von Deutschland und, seit Eröffnung der Eisenbahnen, auch einen Theil der Oesterreichischen Staaten versorgt.

Die Einfuhr in Bremen von Rohtabak betrug im Jahr 1852:

	59,764145 Pfd. im Werth von		6,694229 Thlr. Gold.
und	9,115227 „ Stengel.		
zus.	68,879372 Pfd. Davon führte es		
	53,591452 „ im gleichen Jahre (1852) wieder aus	im Werth von	6,830134 Thlr.
und	12,648550 Pfd. Stengel	„ „ „	460785 „
zus.	66,240002 Pfd. im Werth von . .		7,290919 Thlr.

Von der Ausfuhr gingen

	seewärts	landwärts	im Werth von
Rohtabak	16,899566 Pfd.	36,691886 Pfd.	6,830134 Thlr.
Stengel	3,265012 „	9,383538 „	460785 „
	20,164578 Pfd.	46,075424 Pfd.	7,290919 Thlr.

*) In ganz Großbritannien wurden im J. 1850 bloß 33,894506 Pfd. Rohtabak eingeführt.

Der bei weitem größte Theil dieser Tabaksendungen ging nach Deutschland und Oesterreich, wie aus folgender Uebersicht erhellt, die ich hier von S. 68 wiederhole:

Ausfuhr von Rohtabak von Bremen im Jahr 1852, dem Werthe nach.

Gattungen.	nach Deutschland.*)	nach Oesterreich.
Maryland	903280 Thlr.	135796 Thlr.
Kentuky	754865 „	500585 „
Ohio	102577 „	208955 „
St. Domingo	272494 „	14064 „
Cuba (ohne Havanna) .	209206 „	23282 „
Havanna	103594 „	25176 „
Portorico	108601 „	25727 „
Canaster (Varinas) . .	189850 „	1522 „
Java	9273 „	—
Manilla	1460 „	—
Brasilien	378869 „	—
Columbia	553794 „	—
Florida	156224 „	—
Seedleaf	105266 „	10710 „
Virginia	240776 „	109862 „
Holländischer	1849 „	—
Stengel:		
Kentuky	65332 „	30768 „
Virginia	186681 „	85396 „
Bremer	12664 „	1060 „
	4,356055 Thlr.	1,172903 Thlr.

Zus. 5,529555 Thlr. oder 76pCt. von der Gesammt-Ausfuhr.

*) Unter Deutschland sind die Staaten des Zollvereins und Steuervereins, sowie Hamburg, Lübeck, Schleswig-Holstein und Mecklenburg verstanden. (Der Steuerverein ist seitdem in den Zollverein aufgegangen.)

Specielle Nachweisung der Einfuhr in Bremen von Tabak im Jahr 1852.

(S. Tabell. Uebers. des Brem. Handels im J. 1852 S. 77.)

Rohtabak.

Pfd.				
346415	Ostindische Tabake, nemlich 160247 Java,			
	140796 Manilla,			
	45372 andere			
	346415			
343044	aus Havanna	im J. 1851:	547124
2,092643	„ Cuba (ganze Insel, ohne Havanna)	„	1,189727
3,255527	„ St. Domingo (Haiti)	„	1,829401
5,795783	„ Brasilien	„	6,296305
2,389362	„ Portorico	„	2,825925
1,203524	„ Venezuela (Canaster, Varinas)	„	1,198965
2,982917	„ Columbia	„	1,509336
427276	„ Florida	„	519647
22,735017	„ Kentuky	„	7,264130
10,595231	„ Maryland	„	6,769276
3,680278	„ Ohio	„	1,160157
937041	„ Newyork, Baltimore ꝛc. (Seedleaf)	„	591564
2,855891	„ Virginia	„	659127
36737	„ Holland und Hamburg	„	55173
70424	Deutscher		
8941	Polnischer		
8094	Ungarischer		
3,381695	aus Neworleans u. Newyork (Kentuky Stengel)	„	2,496600
5,729021	„ Richmond, Baltimore ꝛc. (Virginia Stengel)	„	5,899418
4511	„ Hannover (Stengel)		
68,879372			40,811875
		fabriz.	274338

Nach der Herkunft kamen von dieser Einfuhr

	Pfd.	i.Wth.v.Thlr.		Thlr.
aus Nordamerika	41,202000	3,698000	von Portorico	371000
„ ditto Stengel	9,115000	287000	„ Haiti	571000
„ Südamerika	9,990000	1,559000	„ Venezuela	235000
„ Westindien .	8,200000	1,560000	„ Neu-Gran.	90000
„ Ostindien . .	346000	76000	„ Brasilien	457000
				1,7240000

Hierin ist auch die indirekte Einfuhr begriffen.

Einfuhr von Cigarren in Bremen im Jahr 1852.

(S. Tabell. Uebersicht S. 86.)

	Stück.	i. Wth. v. Thlr.	Durchschn.Pr. Thlr.pr.1000.
von Cuba (m. Havanna)	9,577500	191851	20
„ Newyork	751000	8031	$10^2/_3$
„ Brasilien	21000	112	$5^1/_4$
„ Manilla	280000	1680	6
„ Holland	192000	1823	$9^1/_2$
„ Hamburg	2,141500	27827	13
„ Oldenburg . . .	5,688000	44069	$7^3/_4$
„ Hannover	14,879500	71122	$4^3/_4$
„ übrigem Steuerverein	144000	684	$4^3/_4$
„ Preußen	10,262000	51201	5
„ Baiern	2,920000	13941	$4^3/_4$
„ Großh. Darmstadt .	1,333000	6443	$4^5/_6$
„ Kurhessen	1,241000	5580	$4^1/_2$
„ Baden	453000	2190	$4^5/_6$
„ Frankfurt a. M. . .	270000	1640	$6^1/_{12}$
„ Sachsen	286000	1639	$5^3/_4$
übrige Einfuhr	782000	5650	$7^1/_4$
	51,221500 u. 13460 Strohc.	435474	
Darunter aus Deutschland	39,618000	226327	
fremde, meist Cuba u. Hav.	11,603500	209147	

Außer seinem Handel in Rohtabak besitzt Bremen auch zahlreiche Cigarrenfabriken, die in dem 10jährigen Zeitraum von 1841 bis 1851 um mehr als das dreifache zugenommen, seitdem aber (durch die im Zollverein, namentlich in der Rhein- und Maingegend bestehenden und jährlich sich vermehrenden Cigarrenfabriken, die den leichten und billigen Pfälzer Tabak verarbeiten) bedeutend abgenommen haben, und, tritt Bremen dem deutschen Zollverein nicht bei, sich wohl ganz von Bremen weg und auf das nahe Hannoversche Gebiet ziehen werden.

Die Zahl der Bremer Cigarrenfabriken betrug

im Jahr 1851 :	281	mit 5300	Arbeitern,
1852 :	178	„ 3755	„
1853 (Ende Juni) :	144	„ 2177	„

Vor 1851 zahlte Bremen an Arbeitslohn für die Cigarrenbereitung über 1000 Thlr. wöchentlich; jetzt kaum den dritten Theil mehr!

Das Bremer Handelsblatt vom 11. Sept. 1852 gibt die Zahl sämmtlicher in Bremen bis zum Jahr 1851 bestandenen Tabaksfabriken (große und kleine, die jedoch keine eigentlichen Fabriken sind), und der dabei angestellten Arbeiter folgendermaßen an:

Jahr.	Fabriken.	männl. Arb.	weibl. Arb.	Ges.-Arbeiterzahl.
1842	515	2216	610	2846
1843	717	2371	613	2984
1844	922	2711	651	3362
1845	1037	2912	708	3620
1846	1154	3065	784	3849
1847	1245	3349	966	4315
1848	1285	3335	976	4311
1849	1399	3867	988	4855
1850	1601	4392	1209	5601
1851	1708	4107	1264	5371

Bei der Krankenkasse der Cigarrenarbeiter waren im Jahr 1851 2533 Roller und 1348 Wickler (männl. u. weibl.) betheiligt.

Die Gesammt-Ausfuhr von Cigarren aus Bremen

betrug	Bremer	andere (fremde)	zusammen
im Jahr 1851:	287,091000	40,532000	327,623000
1852:	169,303000	47,141750	216,444750*)

Unter den fremden waren

im J. 1851: 5,007000 fast bloß Havanna u. 35,525000 deutsche
1852: 6,880000 . ditto 40,261750 ditto

Bei den ausgeführten (ohne Havanna) ist zwar nicht ausdrücklich bemerkt, daß es lauter deutsche waren, doch geht dieses schon aus der Einfuhr hervor (s. vorher), obgleich auch von den aus Deutschland eingeführten Cigarren manche in Bremen bleiben mögen, um daselbst ein feines amerikanisches Deckblatt zu erhalten und als Bremer Cigarren in den Handel zu kommen. Der größte Theil der deutschen ist jedoch zur Durchfuhr bestimmt nach überseeischen Ländern, wo der theuere Arbeitslohn der billigern Produktion dieses Artikels entgegen ist.

Von Bremen gingen im Jahr 1852

	nach Deutschland.	nach Oesterreich.
Havanna-Cigarren für	102124 Thlr.	9315 Thlr.
Bremer ditto	„ 1,031549 „	1871 „
	1,133673 Thlr.	11186 Thlr.

---

*) Davon gingen seewärts 61,300000 im Werth v. 401545 Thlr.
landwärts 155,144750 1,253338 „

	216,444750	1,654883 Thlr.
	seewärts	landwärts
darunter waren Bremer .	35,913500	133,390000
nicht Bremer	25,386500	21,499500

Zur Vergleichung mit Bremen möge hier eine kurze Uebersicht des Hamburger Tabakshandels folgen.

Die Einfuhr von Havanna-Cigarren in **Hamburg** ist weit stärker als in Bremen. Im Jahr 1852 wurden (nach den tabell. Uebersichten des Hamb. Handels S. 54) in Hamburg eingeführt:

					M.-Bco.
41,589000	Stck.	Hav.-Cigarren	von Cuba .	i. Werth v.	1,905610
1,429000	„	ditto (?)	„ England	„	44390
36,801000	„	deutsche (?) -	„ Harburg	„	482190
11,968000	„	„ „	„ Altona	„	231120
4,897000	„	„ „	m. d. Berl. Eisenb.	„	39000
1,843000	„	„	Bremer, v. Bremen u. d. Wes.	„	30190
1,341000	„	von Holland	. . . .	„	26530
1,401000	„	„ Brasilien	. . . .	„	30320
4,700000	„	übrige Einfuhr	. . . .	„	81970
105,969000	St.	Ges.-Cigarr.-Einf.	in Hamburg i. J. 1852		2,871320

Darunter über 55,000000 aus Deutschland. (?)

Die Einfuhr von Rohtabak in Hamburg betrug im gleichen Jahre (1852)

21,251500 Pfd.	.	im Werth von M. Bco.	6,769180
2,413100 „	Stengel	. . . . .	135170
zus. 23,664600 Pfd.		M.-Bco.	6,904350

(also kaum den dritten Theil von Bremens Einfuhr).

Davon kamen

von Brasilien	4,971900	Pfd. Rohtabak
„ Cuba	2,258100	„
„ Portorico	2,785400	„
„ Haiti	1,916100	„
„ Venezuela	608300	„
„ St. Thomas	141400	„
„ Neu-Granada	84800	„
„ den Vereinigten Staaten	1,629100	„
„ der Amerikanischen Westküste . .	140600	„
„ China und Ostindien	309700	„
„ Holland	495100	„
„ Bremen	1,632700	„
„ Altona	2,021000	„
„ Harburg	417200	„
mit der Berliner Eisenbahn	229100	„
von England	1,114100	„
„ Lübeck	334400	„
übrige Einfuhr	162500	„
zus.	21,251500	Pfd.

Ausgeführt wurden von Hamburg im Jahr 1852:

	Rohtabak Pfd.	Cigarren St.
mit der Berliner Eisenbahn	7,071300	57,190000 (daru. fast die Hälfte Hav.)
„ „ Alt.-Kieler Eisenb.	422100	2,129000
nach der Unterelbe . . .	281900	
„ „ Oberelbe	2,443400	1,163000
„ Harburg und Lüneburg	2,253700	12,631000
„ Lübeck	942900	12,968000
„ Altona	2,022600	4,210000
„ Bremen	426200	
„ dem Inlande pr. Fuhre	592600	11,853000
„ Holland	540200	1,680000
„ Norwegen u. Schweden	474600	1,069000
„ Ruff. u. Preuß. Ostseehäfen	133700	801000 Preuß. Häfen
zu übertragen:	17,605200	105,694000

Tabaks-Ausfuhr Hamburgs. (Fortsetzung.)

	Rohtabak Pfd.	Cigarren St.	
Uebertrag:	17,605200	105,694000	
nach Dänemark u. Herzogth.	94000		
„ den Vereinigten Staaten	42400	12,277000	(mst. deutsche)
übrige Ausfuhr . . .	131800	1,718000	
	17,873400 Pfd.		
„ Californien		8,170000	(mst. deutsche)
„ Amerikas Westküste		7,016000	
„ Brasilien und La Plata-Staaten		2,209000	
„ England		948000	
„ Australien		1,368000	
„ Frankreich		571000	
„ Westindien		852000	
„ Venezuela		961000	
Ges.-Ausfuhr von Hamburg	17,873400 Pf. i. Werth v. 5,831480 M.-Bco.	141,784000 St. im Werth v. 4,083150 M.-Bco.	

Eine höchst anziehende und lehrreiche Schrift, die über die Eigenschaften und den Verbrauch dieses Genußmittels ausführliche Mittheilungen enthält, ist vor kurzem unter folgendem Titel erschienen: „Geschichte des Tabaks, von Geheimerath Friedr. Tiedemann (früher Professor in Heidelberg). Frankfurt a. M. 1854.“ Mit Abbildungen.

Nach demselben bestanden in der ehemaligen Rheinpfalz im Jahr 1824 erst 16 Tabaksfabriken,
1844 schon 26 ditto
und 1852 über 32 ditto (In Mannheim allein jetzt gegen 20 mit mehreren hundert Arbeitern).

Im Großherzogthum Hessen zählte man im Jahr 1850: 51 Tabaksfabriken (größere und kleinere), namentlich in Offenbach, Gießen, Alsfeld, Worms und Bingen.

In Preußen ist das frühere Tabaksmonopol aufgehoben. In Oesterreich besteht es noch. In Preußen, Kurhessen, Sachsen, Thüringen und Braunschweig unterliegt der im Lande gebaute Tabak einer Steuer; in Baden, Großherzogthum Hessen, Württemberg, Nassau und Belgien nicht.

Einige Worte über Bremens Geldwesen.

In Bremen fehlt es noch sehr an einer zeitgemäßen Einrichtung der Geldverhältnisse. Bis jetzt wird dort alles noch nach der alten Weise in Gold bezahlt, d. h. alle größeren Ein- und Verkäufe von Waaren geschehen bei der Abrechnung zwischen den Wechselmäklern (die hier auf eine seltsame Weise die Stelle der Banquiers vertreten) in wirklichen Goldmünzen, meist in Hannoverischen und Dänischen Pistolen oder 5 Thalerstücken und in Holländischen 10 Guldenstücken, die zu 5 Thaler gerechnet werden, daher die Preise allgemein in Thaler Gold oder Louisd'or gestellt sind. Selbst die Steuern müssen noch, nach der letzten Steuerverordnung vom 31. Decbr. 1852, in Gold entrichtet werden.

Wie mißlich und störend aber ein solcher Zustand ist, zeigt schon die Herbeischaffung des Goldes, die immer mit mehr oder weniger Schwierigkeiten verknüpft, jedenfalls ein Hemmschuh ist für Geschäfte von Umfang, zeigt ferner die Verschiedenheit des Goldwerthes oder des Feingehalts der Pistolen aus den angeführten Ländern (worauf in Bremen keinerlei Rücksicht genommen wird), und die bedeutenden Schwankungen des Goldes in neuerer Zeit, die

Digitized by Google

sich, bei der ungeheueren Ausbeute in Californien und Australien, künftig noch stärker äußern werden. Ein reiches Feld wäre hier für einen Rothschild, der auch gewiß längst eine Filialanstalt errichtet haben würde, wären die Juden bis zum Jahr 1848 nicht gänzlich von Bremen ausgeschlossen gewesen.

Dieses theure, kostspielige Geldverhältniß, diese fürstliche Sitte alles in Louisd'or zu zahlen, paßt mehr für reiche, den Werth des Geldes wenig schätzende Privatleute, als für ökonomische, Gewinn und Verlust berechnende Kaufleute, und kann unmöglich auf die Dauer bestehen, es sei denn mit sehr empfindlichen Nachtheilen für Bremen selbst.

Der Geldumlauf in großen Handelsstädten muß rasch und leicht sein. Es muß eine solide Bank vorhanden sein; neue und größere Geldkräfte, die zur Zeit Bremen noch fehlen, müssen geschaffen und herbeigezogen werden, um mit vereinten Mitteln (wie in England) zu ausgedehnteren Handelsunternehmungen schreiten zu können. Namentlich muß der Verkehr mit Süd-, Central- und Nordamerika durch directe und häufige Dampfschifffahrten mehr gehoben werden.

Auch der Umlauf von Silbergeld ist in Bremen noch sehr mangelhaft. Die Scheidemünze besteht größtentheils in $^1/_2$ $^1/_6$ und $^1/_{12}$ Thalerstücken und in alten kleinen Grootstücken, wovon 72 auf den Thaler*) gehen, und

*) Der Bremer Thaler steht in höherem Werth wie der Preußische und beträgt nahe an 2 fl. rhein. Die holländischen und süddeutschen Guldenstücke werden durchgängig für $^1/_2$ Thaler gerechnet. Dagegen ist der Oldenburgische Thaler (ebenfalls von 72 Groot) ganz dem Preußischen gleich. 12 Groot Oldenb. = 5 Silbergr.

die gewöhnlich in Röllchen von 1 Thaler zusammengewickelt werden.

Zum nähern Verständniß des Bremer Geldwesens füge ich noch bei, daß jedes Handlungshaus in Bremen seinen eigenen Wechselmakler hat, bei dem es Buch und Rechnung hat, und dem es für alle nur einigermaßen erheblichen Waaren-Ein- und Verkäufe Wechsel, auf mehrere Monate Sicht lautend, übergibt. Bei Verfallzeit tauschen die Mäkler die Wechsel bei ihren regelmäßigen Zusammenkünften untereinander aus, d. h. sie schreiben sich den Betrag ab oder zu, und zahlen den Saldo in Gold aus.

Diese Art, die Geschäfte auf Credit zu betreiben, hat allerdings manches für sich durch die Leichtigkeit der Abrechnung, ist aber in Zeiten der Krisen eine höchst gefährliche Einrichtung. Auch ist es jedenfalls unpassend, daß Mäkler zugleich Banquiers sind. Das verträgt sich schon mit ihrer Stellung nicht, abgesehen davon, daß ihnen dadurch ein großer Theil des Geldumsatzes aller ihrer Mitbürger bekannt wird.

Bremen steht überhaupt mit seiner Goldrechnung auf dem Continent allein da, ein Beweis, daß andere Handelsstaaten, die doch auch in kaufmännischer Hinsicht und Einsicht nicht auf den Kopf gefallen sind, sie nicht für vortheilhaft und nachahmungswerth halten. Und warum will sich Bremen von diesen Staaten und namentlich von Deutschland in seinem Geldwesen so sehr absondern und die Geschäfte mit denselben erschweren, während es bei Annahme der Währung der Kunden im Binnenlande seinen

Handel nur vermehren könnte? (Ganz Norddeutschland, mit Ausnahme von Hamburg, Lübeck, Mecklenburg und Holstein, hat jetzt den 21 Gulden- oder 14 Thalerfuß angenommen. — Süddeutschland den 24½ Guldenfuß.) — Man führt zuweilen für die Beibehaltung an, daß Nordamerika und Ostindien gewohnt wären, mit Bremen in Gold zu rechnen; allein diese Länder können und werden sich eben so leicht in eine andere Rechnung finden.

Die Mängel dieses Systems sieht man auch in Bremen immer mehr ein. Schon im Jahr 1850 trug die Bremer Handelskammer darauf an, die Frage wegen Abschaffung der Pistolenwährung und Annahme der Silberwährung in ernste Erwägung zu ziehen, konnte aber, wie es scheint, noch nicht durchdringen.

Durch Einführung der Silberwährung würde Bremen auch zu einem Wechselplatze werden, was es bis jetzt nicht ist und so lange nicht werden kann, als die Anomalie der Goldwährung besteht.

Die Jahde

und die Herrschaft Kniphausen, nebst dem Oldenburgischen Weser-Gebiet.

Die Jahde.*)

Unter dem Namen „Jahde" ist nicht das kurze Küstenflüßchen im Oldenburgischen verstanden, das, an Rastede, dem Sommerschlosse des Großherzogs von Oldenburg, vorbei, sich unweit Varel in das Meer ergießt (durch den Wapeler Siel, nachdem es zuvor das Flüßchen Wapel aufgenommen), sondern der Meerbusen oder die Bucht, welche die Ems oder Ostfriesland von der Weser trennt, und jetzt durch die Anlage eines Preußischen Kriegshafens**) besondere Wichtigkeit erhält. Schon im Jahr 1848 erschien

*) Ich habe geglaubt die alte Schreibart „Jahde" beibehalten zu müssen, wie solche in fast allen geographischen Werken und Karten vorkommt, statt der neueren Schreibart „Jade", die sich wohl schwerlich Bahn brechen wird.

**) Nach dem Staatsvertrag zwischen Oldenburg und Preußen vom 20. Juli 1853, bestätigt im December 1853, und abgedruckt in nebenbemerkter Schrift: „Preußen an der Nordsee", erhält Preußen an 5000 Morgen Land- und Wattegebiet an der Jahde mit voller Staatshoheit gegen eine Geldentschädigung von ½ Million Thaler. Für Oldenburg erwachsen daraus mancherlei Vortheile, namentlich die einer allgemeinen Steigerung der Werthe, lohnenden Beschäftigung der arbeitenden Klasse, Aufblühen zahlreicher Gewerbe, Zunahme des Handels und der Schifffahrt, und engeren Verbindung mit Deutschland durch eine Eisenbahn.

darüber ein Werkchen: „Der Jahde-Meerbusen und seine Wichtigkeit zur Anlegung eines Kriegshafens an der Nordsee. Mit einer Skizze des Jahde-Meerbusens. Oldenburg 1848," und im Januar 1854 eine weitere kleine treffliche Schrift: „Preußen an der Nordsee. Mit Karte. Oldenburg 1854", die diesen Gegenstand ausführlich beleuchten.

Die Jahde hat eine gute Rhede und ist besonders vor den West- und Nordweststürmen geschützt. Das Fahrwasser ist rein, ohne Klippen und Sandbänke oder sonstige Untiefen, und durch feste Sandufer begrenzt; der Ankergrund allenthalben sicher und gut. Zur Ebbezeit beträgt ihre Tiefe 21 bis 56 Fuß, zur Fluthzeit 32 bis 68 Fuß, daher sie zu jeder Zeit von großen Seeschiffen befahren werden kann. Diese Tiefe gilt jedoch nur für die Mitte des Fahrwassers bis zur Höhe von Fährhuk, wo der neue Kriegshafen angelegt werden soll. Die Siele haben weit geringeres Fahrwasser in ihren Häfen und Außentiefen.*)

*) Nach genauen Vermessungen ist die Tiefe der Jahde von der See bis Fährhuk, in den Cursstrichen allenthalben mindestens 31 Fuß bei niedrigster Ebbe, und bei der gewöhnlichen Fluth 43 Fuß; in der tiefsten Stromrinne 11 bis 17 Fuß mehr. Die Lavirbreite der Jahde bis Fährhuk beträgt 3000 bis 8000 Fuß. Die Wassertiefe geht bis dicht an's Ufer. Von Fährhuk bis zur See rechnet man 28 Seemeilen oder 7 deutsche Meilen. Der Eingang in den Meerbusen kann durch die beiden nahe liegenden Punkte an der Mündung (Heppens und Eckwarden), die an Preußen übergeben, leicht vertheidigt werden. Die Küste ist gesund und hat süßes Wasser. Treffliches Schiffbauholz liefern die nahen Oldenburgischen und Westphälischen Forsten, und eine kräftige seetüchtige Bevölkerung bietet zu jeder Zeit einen lebendigen Anhaltspunkt.

In der Rede des Ministerpräsidenten an den Oldenburgischen

Im Jahr 1843 wurde das Fahrwasser der Jahde mit 10 Seetonnen bezeichnet, wozu im Jahr 1850 mehrere neue kamen (zusammen 5 weiße und 10 schwarze Tonnen). Die erste Seetonne liegt in der Nähe des Wangeroger Leuchtthurms. Schon von da an bietet die Jahde bei stürmischem Wetter eine sichere Rhede, was weder an der Elbmündung, noch selbst an der Weser der Fall ist.

Die äußerste Bojetonne ist mit einer Krone und dem Namen „Jahde" bezeichnet und bleibt beständig liegen; die übrigen Tonnen werden gegen den Winter aufgenommen; an die Stelle der Tonnen in der untern Jahde aber Bojen gelegt (S. Oldenburgs Schifffahrts-Handbuch von Fr. Ant. Strackerjan. Oldenburg 1853, S. 168).

Vor der Jahde liegt die Oldenburgische Insel Wangeroge, mit Seebad und einem 67 Fuß hohem Leuchtthurm. Dieser Leuchtthurm hat ein drehendes Licht (Blickfeuer), das durch ein Uhrwerk in Umlauf gesetzt wird, und abwechselnd eine Minute lang scheint und eine Minute verschwindet, wodurch es sich von den benachbarten festen Leuchtfeuern zu Borkum, Helgoland und Curhafen unterscheidet. Das Wangeroger Licht ist 3 deutsche Meilen weit in See sichtbar. Ein hoher Thurm mit 3 Spitzen steht

---

Landtag am 9. Januar 1854 hebt derselbe besonders hervor, daß die einmal erkannte Nothwendigkeit, Deutschland auch zur See wehrhaft zu machen, Preußen zu diesem Kriegshafen und zu dem Entschlusse veranlaßt habe, seiner Flotte eine größere Aufmerksamkeit zu widmen, damit wenigstens der Norden Deutschlands von der Seeseite nicht schutzlos dastehe und die deutsche Handelsmarine jederzeit einen sichern Zufluchtsort finde.

am westlichen Ende der Insel Wangeroge als Tageszeichen.

Die Wangeroger Rhederei hat in den letzten Jahren etwas zugenommen (S. deutsche Rhederei). Die hiesigen Schiffer fahren nach England, Holland, Belgien, Hamburg, Norwegen und in die Ostsee. Zu Wangeroge selbst ist jedoch der Verkehr unbedeutend. Im Jahr 1852 kamen daselbst an: 2 beladene Schiffe von 54 Last aus England unter Oldenburgischer Flagge, 1 beladenes Schiff von 29 Last aus England unter Hannoverscher Flagge. Ferner 52 Küsten- und Watteschiffe von 651 Last, worunter 7 leere. Diese Insel führt etwas Seesalz aus, das aber dem Lüneburger Salz nachsteht und zum Einsalzen von Butter und Fleisch nicht gebraucht wird.

Im Sommer fährt ein Dampfschiff regelmäßig von Bremen nach Wangeroge und Nordernei.

Zur Ebbezeit liegen die Watten *) der Jahde fast trocken; doch können mit der Fluth auf dem Fahrwasser Seeschiffe bis zu 100 Lasten und 12 Fuß Tiefgang in die verschiedenen Jahdehäfen (Siele) gelangen.

Unter diesen Sielen ist das Siel zu Varel am günstigsten gelegen, im Hintergrunde der Bucht, als Knotenpunkt vom Butjadinger-, Jever- und Ammerland, des ganzen Kreises Neuenburg und eines Theils des Kreises Oldenburg. (Die sogen. „Oberahnischen Felder“ sind Inseln, die als Weidegründe benutzt werden.)

---

*) Diese Watten sind wegen Weichheit und Schlüpfrigkeit des Bodens meist ungangbar, und stehen zur Fluthzeit ganz unter Wasser.

Das Vareler Siel steht in Verbindung mit dem betriebsamen Orte Varel,*) dessen Gewerbthätigkeit in den letzten Jahren einen bedeutenden Aufschwung genommen hat. Varel's bisherige Verbindung mit der See wurde durch ein langes, krummes Tief und durch mangelhafte Hafenanstalten bei'm Vareler Siel sehr erschwert (S. weiter unten Näheres über Tiefe und Siele). Nach längeren Verhandlungen kam im Jahr 1846 zu Varel der Bau einer offenen Schleuse (Fluthschleuse) zu Stande, statt eines Sieles, der neu zu erbauen gewesen sein würde, aber so weit hätte hinausgeführt werden müssen, daß dadurch erhebliche Nachtheile entstanden wären. Der alte Siel wurde im Jahr 1853 weggenommen und etwa 4000 Fuß näher an Varel (bei Oldendorf oder Oldorf) angelegt, wodurch der eigentliche Hafen viel bequemer für den Vareler Handel liegt. Im April 1853 verwilligte dafür der Oldenburger Landtag 18000 Thlr.

In neuerer Zeit spricht man davon, von Varel aus eine directe Dampfschifffahrt mit England einzuführen zur Ausfuhr von Vieh, Rübsaat, Oelkuchen, Roggen, Hafer &c. und Einfuhr von Steinkohlen, Eisen &c. — Auch der Ver-

*) Die Herrschaft oder Herrlichkeit Varel gehört dem Grafen von Bentinck, welchem auch die Herrschaft Kniphausen zugehört, steht aber unter Oldenburgischer Oberhoheit (vergl. damit weiter unten Kniphausen). Die Familie Bentinck bezieht aus dem Amte Varel die sämmtlichen älteren Grundabgaben und Gefälle, einschließlich Zehnten; der Staat die als Staatssteuern aufgelegte Contribution, additionelle Contribution und Gebäudesteuer. Das Amt Varel zählte am 1. Juli 1852 8123 Einwohner.

kehr mit den Badeinseln (Wangeroge und Nordernei) könnte von hier aus am passendsten vermittelt werden.

Varel hat 7 eigene Seeschiffe von 238 Last, und besitzt 5 große durch Dampfkraft betriebene Fabrik-Anstalten, darunter eine Eisengießerei und Schiffsschmiede, eine Baumwollespinnerei und Weberei, worin 6—700 Arbeiter Beschäftigung finden; ferner findet man hier Seife-, Tabak-, Stärke- und Liqueurfabriken, ansehnliche Färbereien und viele Ziegelbrennereien. Zu den indirecten Steuern trägt Varel jährlich an 30000 Thlr. bei.

Von Varel nach Oldenburg (4¼ Meilen) führt eine gute Chaussee; nach Jever (4 Meilen) aber bloß eine sogenannte Klinkerstraße.

Der eigentliche Seehafen der Stadt Oldenburg ist nicht an der Jahde, sondern an der Weser (zu Brake und Elsfleth), wie überhaupt das Wesergebiet für Oldenburg bei weitem wichtiger ist als das Jahdegebiet. Aus der Weser gehen Dampfschiffe und kleine Schmackschiffe von 40 bis 50 Last (letztere aber meist nur mit halber Ladung) die Hunte hinauf bis Oldenburg. An der Vertiefung der Hunte bis zu 5 Fuß wird thätig gearbeitet. Zwischen Oldenburg und Bremen und Oldenburg und Bremerhafen fahren täglich Dampfschiffe, und zwischen Oldenburg und Bremen zu Land (6 Meilen) Schnelldroschken (letztere in 4½ Stunden Zeit). Die projektirte Eisenbahn zwischen Bremen und Oldenburg scheint wieder in's Stocken gerathen, und doch gehört die Theilnahme Oldenburgs am inneren Verkehr Deutschlands zu den ersten Erfordernissen.

Die Stadt Oldenburg besitzt ein geräumiges Hafenbecken mit Holzniederlagen (Schiff- und Zimmerholz) zur Ausfuhr in die Weser. Oldenburgs Waldungen sind zwar schon sehr gelichtet, doch findet man noch immer bedeutende Waldstrecken im Ammerlande und in den Kreisen Oldenburg und Delmenhorst.

½ Stunde von Oldenburg fängt schon das große Moor (Hochmoor) an, das sich bis nach Ostfriesland hinzieht, und fast so öde ist wie die Lüneburger Haide, das aber eben so gut urbar gemacht werden könnte wie ähnliche Moor- und Sumpfgegenden an der gegenüberliegenden Küste Englands (Ostküste), wenn die Regierung die Sache energisch angreifen oder Privatleute mit Capitalien dazu ermuntern wollte.

Das eigentliche Marschland im Oldenburgischen ist sehr fruchtbar und von Kanälen durchschnitten. Bisher fehlten aber gute Wege noch durchgängig, die erst seit Kurzem in Angriff genommen sind. Ackerbau und Viehzucht gehen im Oldenburgischen Hand in Hand. Die Hauptausfuhr besteht in Rindvieh, Pferden, Butter, Käse, gesalzenem und geräuchertem Schweinefleisch, Rübsaat, Oelkuchen, Gerste, Hafer, Holz 2c. Ein exportirendes Land wie Oldenburg, so bequem zum Seeverkehr gelegen, muß dahin streben, seine Production möglichst zu steigern und seine Erzeugnisse durch directen Handel rasch und vortheilhaft abzusetzen. Dazu bedarf es aber vor allem guter Verbindungsmittel und einer größeren Concentration des Handelsverkehrs in Markt- und Seeplätzen. Bis jetzt war Olden-

burg fast völlig isolirt, und sein Handel und seine Schifffahrt nur in Vereinigung mit Bremen und für Rechnung Bremer Häuser von einiger Wichtigkeit.

Ueber die Ein- und Ausfuhr des Großherzogthums Oldenburg sind die ausgefertigten Listen noch sehr mangelhaft, so daß mit Sicherheit nichts darüber gesagt werden kann, und eine Mittheilung derselben nur zu falschen Schlüssen Anlaß geben würde. Insbesondere werden Werthangaben und Aufführung der einzelnen Artikel dabei überall nicht gemacht. Mit ehestem soll jedoch in Oldenburg ein statistisches Bureau eingerichtet werden, mit dessen Hülfe es dann möglich sein wird, das vorhandene Dunkel aufzuhellen. Auch der Bau von Chausseen*) soll, wie oben bemerkt, nunmehr im Butjadingerland sowohl als auch in Jeverland und im Kreise Neuenburg in Angriff genommen werden, und die beabsichtigte Eisenbahn wird hoffentlich nicht lange mehr auf sich warten lassen. Nur rasch die Hand an's Werk. „Eile mit Weile" thut's nicht mehr. Deutschland (und Oldenburg namentlich) hat lange genug an diesem müßigen Spruche gelitten. Vorwärts ist das Losungswort der Zeit!

*) Die Haupt-Chaussee im Oldenburgischen ist die, welche von Bremen über Oldenburg nach Varel, Jever und Emden führt. Die zwischen Oldenburg und Brake ist seit Anfang 1853 eröffnet.

Oldenburgische Jahdehäfen (Siele).

Im Jahdegebiet befinden sich folgende Siele.

Innerhalb der Bucht:

Eckwarder Siel im Amt Burhave, am Eingang in die Bucht (Heppens gegenüber). Hier fällt ebenfalls ein Stück an Preußen, zur Errichtung einer Batterie.

Wapeler, Neuen und Alten-Siel, Vareler Siel,	im Amt Varel.
Steinhauser Siel, Zeteler Siel, Ellenserdamer Siel,	im Amt Bockhorn.
Marien-Siel, Banter Siel,	im Amt Jever.

Außerhalb der Bucht:

Rüstringer Siel oder Rüster Siel, im Amt Jever.

Inhauser Siel, im Amt Kniphausen.

Hooksiel, Crildumer Siel, Horumer Siel, Jooster Siel,	im Amt Minsen.

Hooksiel ist der Hafen für Jever, wohin ein 3/4 Meile

langer Kanal (Tief*) führt für Kähne. Dieser Hafenort hat einen lebhaften Jahrmarkt. Die Hafenleute werden hier Sjouwerleute genannt. Das Amt Tettens im Jeverland steht durch das Tief, welches von Tettens über Jever nach Hooksiel führt, mit der Jahde in Verbindung. Außerdem benutzt es Carolinen-Siel (im nahen Ostfriesland) zur Vermittlung der Ausfuhr. Die Insel Wangeroge gehört zum Amte Tettens. Jooster-Siel Außentief fließt in das Außentief des Horumer Siels.

Die Hafenorte sind hinter den Dämmen gelegen (am Binnentief). Bei jedem Siel ist ein Sielwärter angestellt, der über die Anordnungen und Sielvorschriften die nöthige Aufsicht führt (in den größeren Häfen besteht ein Hafenmeister oder Rhedeaufseher).

Ueber sämmtliche Oldenburgische Siele und Häfen ist ein Stromrichter gesetzt, der die Strompolizei handhabt, und zu Brake (an der Unterweser) wohnt, gegen dessen Erkenntniß nöthigenfalls an die Commission für die Handhabung der Weserschifffahrtsacte appellirt werden kann.

Der Wasserschout (schulz) zu Brake führt die nächste Aufsicht über die Weserschifffahrt, besonders über die Schiffe (fremde und einheimische) am Oldenburgischen Weserufer.

Die Oldenburgische Lootsengesellschaft für die Jahde besteht zu Fedderwarden (S. vorher „Weser").

*) Unter Tief versteht man eine jede Stromrinne, die befahren werden kann. Man unterscheidet sie in Außentiefe (außerhalb der Siele), die gewöhnlich lang und schmal sind, und in Binnentiefe (innerhalb der Siele), welche letztere allein eigentliche künstliche Kanäle sind. Bei den Außentiefen wird der Stromrinne nur nachgeholfen.

Nachstehende Aufstellung gibt einen Ueberblick des Gesammt-Schifffahrtsverkehrs der Jahde im Jahr 1852.

Es kamen an:

im Jahdegebiet:	Seeschiffe.				Küsten- u. Watteschiffe.				Im Ganzen.	
zu	Sch.	Last.	bel.	leer.	Sch.	Last.	bel.	leer.	Sch.	Last.
Vareler Siel*)	96	4130	94	2	227	2825	170	57	323	6955
Hooksiel*) .	74	2319	36	38	314	3359	276	38	388	5678
Rüster Siel .	24	888	8	16	193	1992	163	30	217	2880
Horumer Siel	24	718	4	20	163	1679	140	23	187	2397
Ellenserd. Siel	11	379	6	5	243	3396	109	134	254	3775
Inhauser Siel	9	233	6	3	50	459	44	6	59	692
Marien-Siel	4	134	1	3	35	430	33	2	39	564
Eckwarder Siel	—	—	—	—	144	1372	130	14	144	1372
Crildumer Siel	—	—	—	—	29	298	19	10	29	298
Wangeroge .	3	83	3	—	52	651	45	7	55	734
	245	8884	158	87	1450	16461	1129	321	1695	25345

*) Unter den zu Vareler Siel angekommenen Schiffen waren
58 Seeschiffe v. 2550 L. unter Oldenb. Flagge. Davon kamen 47 aus England, 7 aus Norwegen, alle belad.
27 „ „ 1055 „ unter Hannov. Flagge. Davon kamen 23 a. Engl., alle belad.
10 „ „ 465 „ unter Holländ. Flagge. Davon kamen 5 a. Engl., alle belad.
1 „ „ 60 „ unter Englischer Flagge.
96 Seeschiffe v. 4130 L.
Ferner Küsten- u. Watteschiffe 227 v. 2825 L. Darunter 57 leer.
323 v. 6955 L.

Unter den zu Hooksiel angekommenen waren
50 Seeschiffe v. 1572 L. unter Oldenb. Flagge. Davon kamen 4 a. Engl., 9 a. Norw.
22 „ „ 688 „ unter Hannov. Flagge. Davon kamen 3 a. Engl., 5 a. Norw.
1 „ „ 29 „ unter Holländischer Flagge.
1 „ „ 30 „ unter Kniphauser Flagge.
74 Seeschiffe v. 2319 L.
Dazu Küsten- u. Watteschiffe 314 „ 3359 „ Darunter 38 leer.
388 v. 5678 L.

Es gingen ab im Jahdegebiet:	Seeschiffe.				Küsten- u. Watteschiffe.				Im Ganzen.	
von	Sch.	Last.	bel.	leer.	Sch.	Last.	bel.	leer.	Sch.	Last.
Vareler Siel	85	3662	12	73	221	2665	166	55	306	6327
Hookſiel . .	74	2265	53	21	320	3368	172	148	394	5633
Rüster Siel	24	908	19	5	193	2003	109	84	217	2911
Horumer Siel	23	665	19	4	155	1635	76	79	178	2300
Ellenserd. Siel	11	385	7	4	241	3355	205	36	252	3740
Inhauser Siel	9	233	4	5	50	467	21	29	59	700
Marien-Siel	4	134	4	—	31	388	9	22	35	522
Crildumer Siel	—	—	—	—	29	298	19	10	29	298
Eckwarder Siel	—	—	—	—	138	1346	53	85	138	1346
Wangeroge .	—	—	—	—	46	563	16	30	46	563
	230	8252	118	112	1424	16088	846	578	1654	24340
Dazu angekomm. (s. neb.)	245	8884	158	87	1450	16461	1129	321	1695	25345
Zus.	475	17136	276	199	2874	32549	1975	899	3349	49685

Die andern kleinen Jahde-Siele sind von keiner Bedeutung.

Obige Schiffe bestehen meist aus Küstenfahrern und Watteschiffen, worunter besonders viele Ostfriesische (Hannöversche).

Der Flagge nach kamen im Jahr 1852 im Jahdegebiet an:

	Seeschiffe.		Küsten- u. Flußschiffe.		Im Ganzen.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
Oldenburgische	154	5605	790	9282	944	14887
Hannoversche .	68	2347	605	6562	673	8909
Holländische .	19	783	8	187	27	970
Englische . .	1	60	1	19 (Helgol.)	2	79
Dänische . .	—	—	5	78	5	78
Hamburgische	—	—	2	36	2	36
Norwegische .	1	30	—	—	1	30
Kniphauser .	2	59	39	297	41	356
	245	8884	1450	16461	1695	25345

Es gingen von dort ab:

	Seeschiffe. Sch.	Last.	Küsten- u. Flußschiffe. Sch.	Last.	Im Ganzen. Sch.	Last.
Oldenburgische	143	5145	772	9017	915	14162
Hannoversche .	64	2215	599	6481	663	8696
Holländische .	16	669	9	203	25	872
Englische . .	1	60	1	19 (Helgol.)	2	79
Dänische . ..	—	—	5	78 (Alton.)	5	78
Hamburgische	—	—	2	36	2	36
Norwegische .	1	30	—	—	1	30
Kniphauser .	5	133	36	254	41	387
	230	8252	1424	16088	1654	24340

Die Jahdeschiffe (für sich allein genommen) machten im Jahr 1852 folgende Reisen:

nach den Häfen der Jahde	217	Reisen
" " " der Niederweser und Hunte .	183	"
" " " der Niederelbe	16	"
" " " von Norwegen	8	"
" " " der Ostsee	4	"
" " " von England	72	"
" " " von Holland	2	"
" " " der Ems und Ostfriesland .	11	"
zus.	513	Reisen.

Gegen die Gesammtbewegung der Jahdehäfen erscheint diese Zahl im Ganzen nur gering.

ed by Google

Rhederei der Jahdehäfen.

Im Jahr 1852 gehörten zum Jahdegebiet:
70 Seeschiffe von 1748 Last und 198 Matrosen.

Darunter waren aus dem		Sch.	Last.	Mann.
Amtsbezirk	Burhave	3	33	6
"	Rastede	1	6	2
"	Varel	7	238	24
"	Bockhorn	3	91	10
"	Jever, mit Hooksiel	7	184	22
"	Minsen, mit Horumer-Siel	26	532	68
"	Tettens (Insel Wangeroge)	23	664	66
	zus.	70	1748	198

Seit 1853 besitzt das Amt Jever auch ein großes Schiff von 430 Last, und das Amt Rastede ein Schiff von 300 Last, deren Hafen zu Brake an der Weser ist.

Nur ein Jahdeschiff (Kniphauser) suchte und fand eine Zeitlang Beschäftigung in der Fahrt zwischen den Häfen des Mittelländischen Meeres (s. weiter unten „Kniphausen").

Die größeren Schiffe haben in der Jahde etwas abgenommen; die kleineren dagegen zugenommen, da sich der Jahdever ehr meist auf die Jahde-Siele und auf die nächste

Küstenfahrt (Weser, Elbe und Ems) beschränkt, zur Ausfuhr der Landeserzeugnisse und Einfuhr von Tannenholz (von der Ostsee und Norwegen), Eisen (von Schweden und England), Steinkohlen, Baumwolle und Twisten (von England), Weinen (von Frankreich ꝛc.).

Steinkohlenniederlagen und Anker- und Schiffsschmieden findet man zu Varel und Hooksiel, und an der Weser zu Brake, Elsfleth und Oldenburg.

Zur Vervollständigung von Oldenburg diene folgender Ueberblick des Oldenburgischen Wesergebiets.*)

Im Jahr 1852 kamen in den **Oldenburgischen** Weserhäfen an, nach der Nationalität der Schiffe:

	Seeschiffe.		Küsten- u. Flußschiffe.		Im Ganzen.	
Flagge.	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
Oldenburgische	242	18074	3299	33752	3541	51826
Hannoversche .	245	9865	659	7493	904	17358
Englische . .	74	7723	2	19(Helgol.)	76	7742
Bremische . .	47	5380	37	1060	84	6440
Holländische .	57	2406	15	352	72	2758
Deutsche(Kriegsf.)	2	1100	—	—	2	1100
Dänische . .	14	722	—	—	14	722
Schwedische .	10	650	—	—	10	650
Norwegische .	20	695	—	—	20	695
Preußische . .	5	530	—	—	5	530
Mecklenburgische	5	239	—	—	5	239
Lübeckische . .	1	110	—	—	1	110
Hamburgische .	1	52	13	221	14	273

*) Die Hauptschifffahrt Oldenburgs ist an der Unterweser, deren linkes Ufer ganz zu Oldenburg gehört. (S. vorher S. 111.)

Fortsetzung.

Flagge.	Seeschiffe. Sch.	Seeschiffe. Last.	Küsten- u. Flußschiffe. Sch.	Küsten- u. Flußschiffe. Last.	Im Ganzen. Sch.	Im Ganzen. Last.
Französische .	3	187	—	—	3	187
Belgische . .	1	45	—	—	1	45
Russische . .	6	431	—	—	6	431
Mexikanische .	1	135	—	—	1	135
	734	48344	4025	42897	4759	91241

Es gingen von dort ab:

Flagge.	Seeschiffe. Sch.	Seeschiffe. Last.	Küsten- u. Flußschiffe. Sch.	Küsten- u. Flußschiffe. Last.	Im Ganzen. Sch.	Im Ganzen. Last.
Oldenburgische	229	18319	3430	29513	3659	47832
Hannoversche .	226	9263	533	4985	759	14248
Englische . .	99	13349	1	15(Helgol.)	100	13364
Bremische . .	55	6716	17	343	72	7059
Holländische .	55	2561	14	313	69	2874
Deutsche(Kriegsf.)	2	1100	—	—	2	1100
Dänische . .	11	613	—	—	11	613
Schwedische .	9	581	—	—	9	581
Norwegische .	19	714	—	—	19	714
Preußische . .	5	530	—	—	5	530
Mecklenburgische	6	339	—	—	6	339
Lübeckische . .	1	110	—	—	1	110
Hamburgische .	1	52	3	62	4	114
Französische .	3	187	—	—	3	187
Belgische . .	1	45	—	—	1	45
Russische . .	6	411	—	—	6	411
Mexikanische .	1	135	—	—	1	135
Kurhessische .	—	—	1	70	1	70
	729	55025	3999	35301	4728	90326

Das Hessische Flußschiff ging von Elsfleth (beladen) nach der Oberweser ab.

Unter Oldenburgischer Flagge fuhren im Jahr 1852 von der Weser folgende Schiffe ab:

	beladen.	unbeladen.
nach England	26	68
„ Hollaud	3	—
„ Preußen	13	2
„ Rußland	32	37
„ Schweden	6	—
„ Norwegen	2	22
„ Dänemark	2	—
„ Frankreich	—	2
„ Portugal	2	1
„ Spanien	1	2
„ dem Mittelmeer	—	13
„ den Canarischen Inseln . .	1	—
„ Nordamerika	26	—
„ Westindien	5	4
„ Südamerika	9	2
„ Californien	1	—
unbestimmt	—	1
	129	154
	zus. 283.	

Die meisten dieser Schiffe sind aus Brake und Elsfleth, und im Handel der Stadt Bremen beschäftigt; andere im Zwischenhandel in europäischen und überseeischen Häfen.

Mit Holland und Frankreich hat der Verkehr unter Oldenburgischer Flagge abgenommen, mit Nordamerika zugenommen. Im Jahr 1838 kamen noch nach Amsterdam 30 Oldenburgische Schiffe, nach Bordeaux 10 Oldenburgische Schiffe.

Uebersicht

sämmtlicher im Jahr 1852 im Oldenburgischen Wesergebiet ein- und ausgelaufenen Schiffe nach den verschiedenen Häfen.

Es kamen an:

	Seeschiffe.		Dav. waren		Küsten- u. Flußschiffe.		Dav. waren		Zusammen.	
zu	Sch.	Last.	bel.	leer.	Sch.	Last.	bel.	leer.	Sch.	Lasten.
Brake .	485	35553	430	55	335	4196	332	3	820	39749
Elsfleth	123	7815	97	26	116	1743	116	—	239	9558
Oldenburg	59	2138	59	—	1006	11595	944	62	1065	13733
Großensiel	24	1052	4	20	460	5063	452	8	484	6115
Fedderw.S.	14	615	11	3	444	5175	388	56	458	5790
Esensh.-S.	5	256	5	—	255	2842	170	85	260	3098
Strohausen	6	251	6	—	402	4470	331	71	408	4721
Weserdeich	4	184	—	4	164	488	161	3	168	672
Dedesdorf	4	160	4	—	65	702	65	—	69	862
Dreisielen (m. 3 Siel.)	3	126	3	—	49	486	45	4	52	612
Tettenserfiel	4	91	—	4	197	2007	168	29	201	2098
Burhaversiel	3	103	3	—	126	1198	91	35	129	1301
Ochtum .	—	—	—	—	36	539	36	—	36	539
Warfleth .	–	—	—	—	69	653	67	2	69	653
Wehrder .	—	—	—	—	8	34	8	—	8	34
Schlüte .	—	—	—	—	10	75	8	2	10	75
Berne .	—	—	—	—	11	38	11	—	11	38
Huntebrück	—	—	—	—	25	182	21	4	25	182
N.Huntorf	—	—	—	—	20	65	20	—	20	65
A.Huntorf	—	—	—	—	2	4	2	—	2	4
Harrien .	—	—	—	—	5	44	5	—	5	44
Golzw.S.	—	—	—	—	220	1298	146	74	220	1298
	734	48344	622	112	4025	42897	3587	438	4759	91241

Unter den Weser-Sielen ist Großensiel am bedeutendsten.

Der Flagge nach kamen im Jahr 1852

	in Großensiel an:		gingen von Großensiel ab:	
	Seesch.	Last.	Seesch.	Last.
unter Oldenburg. Flagge	2	von 74	3	von 132
„ Hannov. „	10	„ 296	12	„ 364
„ Holländischer „	6	„ 178	6	„ 178
„ Englischer „	6	„ 504	26	„ 3360
	24	v. 1052	47	v. 4034
	woru. 20 leere.		woru. 1 leer.	

Unter den von Großensiel abgegangenen waren 4 englische Dampfschiffe (s. weiter unten S. 157).

In Ochtum kamen an im Jahr 1852:	(alle beladen)		gingen ab: (alle beladen)	
	Küst.- u. Flußsch.	v. Last.	Sch.	v. Last.
unter Oldenburgischer Flagge	25	321	35	620
„ Hannoverscher „	6	125	2	30
„ Bremer „	2	28	1	26
„ Hamburgischer „	1	20	1	21
„ Holländischer „	2	45	—	—
	36	539	39	697

Die zu Berg fahrenden Schiffe werden auf dem Leinpfad über den Ochtumer Sand im Sommer noch von Menschen, im Winter von Pferden und Menschen gezogen.

Zu Burhaversiel wird seit März 1853 Kajegeld bezahlt.

Es gingen ab

	See-	schiffe.	Dav. waren		Küsten- u. Fluß-	schiffe.	Dav. waren		Im	Ganzen.
von	Sch.	Last.	bel.	leer.	Sch.	Last.	bel.	leer.	Sch.	Last.
Brake .	485	39303	206	279	191	2301	190	1	676	41604
Elsfleth .	128	8723	30	98	126	1163	124	2	254	9886
Oldenburg	33	1251	—	33	958	9883	842	116	991	11134
Großensiel	47	4034	46	1	245	2313	244	1	292	6347
Fedderw.S.	15	648	8	7	426	4961	232	194	441	5609
Burhaverſ.	3	103	2	1	125	1187	65	60	128	1290
Tettenſerſ.	4	91	4	—	97	896	89	8	101	987
Dreiſielen	3	89	2	1	45	296	40	5	48	385
Weſerdeich*)	5	297	—	5	195	979	192	3	200	1276
Warfleth*)	1	230	—	1	505	878	495	10	506	1108
Eſensh.-S.	5	256	—	5	253	2859	141	112	258	3115
Ochtum .	—	—	—	—	39	697	39	—	39	697
Wehrder .	—	—	—	—	7	10	7	—	7	10
Schlüte .	—	—	—	—	3	5	3	—	3	5
Berne .	—	—	—	—	10	37	7	3	10	37
Huntebrück	—	—	—	—	15	182	13	2	15	182
N.Huntorf	—	—	—	—	2	2	1	1	2	2
A.Huntorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harrien .	—	—	—	—	12	70	12	—	12	70
Golzw.-S.	—	—	—	—	235	1326	168	67	235	1326
Strohauſen	—	—	—	—	444	4558	388	56	444	4558
Dedesdorf	—	—	—	—	66	698	63	3	66	698
	729	55025	298	431	3999	35301	3355	644	4728	90326
dazu angekom. (ſ. ob.)	734	48344	622	112	4025	42897	3587	438	4759	91241
zuſ.	1463	103369	920	543	8024	78198	6942	1082	9487	181567

*) Unter den abgegangenen Flußſchiffen zu Warfleth waren viele kleine Fahrzeuge von 1 bis 4 Laſt Größe, welche mit Lebensmitteln nach dem jenſeitigen Hannoverſchen Weſerufer fuhren und leer zurückkamen. Das oben angeführte Seeſchiff iſt in Warfleth gebaut.

Die bei Weſerdeich aufgeführten leeren Schiffe gehören daſelbſt zu Hauſe, wohin ſie im Herbſt zur Ueberwinterung gehen.

Zu Großensiel liefen im Jahr 1852 4 englische Dampfschiffe von 372 Last von Hamburg ein, um etwas Rückgut zu landen und Vieh nach England mitzunehmen. Von Großensiel und Brake wurden im Jahr 1852 seewärts an Vieh mit 24 Dampfschiffen versandt:

nach England 1821 Stück Hornvieh und 412 Schafe,
„ Hamburg 128 „ „ „ 36 „

Die seit längerer Zeit von Brake aus betriebene Grönländische Wallfisch- und Robbenfischerei wurde später auch in Elsfleth und im Amte Berne (Stadingerland) mit abwechselndem, doch meist gutem Erfolg eingeführt. Vom Jahdegebiet ging im Jahr 1847 zum erstenmal von Hooksiel aus ein Schiff von 60 Last auf den Robbenfang, das aber im zweiten Jahre verunglückte.

Im Jahr 1852 war die Grönländische Fischerei sehr ungünstig. 7 Schiffe von der Weser brachten 10330 Robben. (Darunter waren 2 Schiffe von der Stadinger Gesellschaft mit 4950 Robben.) 1 Schiff von der Ems brachte 170 Robben, und 5 Schiffe von der Elbe bloß 1328 Robben.

In den Jahren 1843—1852 wurden im Oldenburgischen folgende Schiffe für den Fisch- und Robbenfang ausgerüstet:

im Jahr	1843	6	Schiffe	v.	780	Last,				
	1844	9	„	„	1120	„				
	1845	9	„	„	1120	„				
	1846	9	„	„	1145	„				
	1847	8	„	„	985	„				
	1848	8	„	„	895	„				
	1849	8	„	„	895	„				
	1850	7	„	„	750	„				
	1851	8	„	„	895	„		Sch.	Last.	Mann.
	1852	8	„	„	955	„	nämlich	4	430	142
								4	525	194

Schifffahrtsverkehr

von Brake (dem Oldenburgischen Haupthafen an der Weser) in den Jahren 1851 u. 1852 nach Herkunft und Bestimmung der Schiffe.

Angekommene Schiffe.

	1851.		1852.	
	beladen	leer	beladen	leer
von der Elbe	7	4	9	5
„ Dänemark	—	—	—	—
„ Preußen	46	—	8	3
„ Rußland	44	—	46	—
„ Schweden	5	—	22	—
„ Norwegen	24	—	29	—
„ England	164	5	182	4*)
„ Holland	6	1	7	3
„ Belgien	10	2	16	2
„ Frankreich	15	—	30	—
„ Spanien } „ Portugal }	7	—	5	—
„ d. Canar. Inſ. u. Afrika	1	—	—	—
„ Mittelländiſchen Meer .	6	—	24	—
„ Nordamerika	11	—	13	3
„ Weſtindien	14	—	12	—
„ Südamerika	17	—	13	—
„ Californien	—	—	—	—
„ Grönland	6	—	6	—
„ den Weſerhäfen . . .	2	33	—	34
„ der Nordſee	1	—	2	—
„ Helgoland	—	—	1	—
„ Oſtfriesland und Jahde	—	—	1	5
„ Bremerhaſen	—	—	—	—
„ Oſtſee und unbeſtimmt	—	—	—	—
	386	45	426	59
	431 v. 32542 L.		485 v. 35553 L.	

*) Nach England gingen von Brake aus im J. 1852 863 St. Hornvieh und 211 Schafe pr. Dampfſchiff. (Vergl. damit S. 157.)

Abgegangene Schiffe.

	1851. beladen	1851. leer	1852. beladen	1852. leer
nach der Elbe	4	2	9	5
„ Dänemark	6	2	6	2
„ Preußen	3	10	19	10
„ Rußland	16	14	10	18
„ Schweden	3	1	3	4
„ Norwegen	7	28	14	35
„ England	59	58	58	97
„ Holland	1	1	5	—
„ Belgien	—	—	—	—
„ Frankreich	—	—	—	1
„ Spanien / „ Portugal	—	5	5	1
„ d. Canar. Ins. u. Afrika	—	—	—	—
„ Mittelländischen Meer .	3	8	—	6
„ Nordamerika	32	—	48	—
„ Westindien	6	—	11	—
„ Südamerika	12	—	5	1
„ Californien	4	—	1	—
„ Grönland	—	6	—	7
„ der Nordsee	—	1	—	1
„ Helgoland	—	—	1	—
„ Ostfriesland und Jahde	—	3	1	5
„ Bremerhafen	3	38	3	54
„ Ostsee und unbestimmt	—	46	1	46
	159	223	200	293
	382		493 v. 39303 L. (daru. 279 leer) u. 335 Fluß- u. Küstenschiffe v. 4196 L. (darunt. 4 leer.)	

Unter obigen Zahlen sind nicht bloß die Oldenburgischen, sondern auch die fremden Schiffe begriffen.

Die Nationalität der in den Jahren 1852 und 1853 eingelaufenen Schiffe in den Häfen **Brake**, **Elsfleth** und **Oldenburg** zeigt folgende Aufstellung.

In **Brake** kamen an im Jahr 1852:

	Seesch.	Last.		Im J. 1853
unter Oldenburg. Flagge	145	11364	davon kamen	139 Schiffe.
			37 a. England	
			20 „ Rußland	
			13 „ Frankreich	
„ Hannoverscher „	135	5686		103 „
„ Bremer „	45	5260		34 „
„ Englischer „	67	7159		63 „
„ Holländischer „	31	1441		21 „
„ Dänischer „	12	632		8 „
„ Schwedischer „	10	650		4 „
„ Norwegischer „	16	612		7 „
„ Russischer „	6	431		4 „
„ Preußischer „	4	450		2 „
„ Mecklenburg. „	5	239		1 „
„ Lübeckischer „	1	110		4 „
„ Deutscher (Kriegssch.)	2	1100		3 Portug.
„ Belgischer Flagge	1	45		— „
„ Mexicanischer „	1	135		2 „
„ Hamburger „	1	52		1 „
„ Französischer „	3	187		2 „
	485	35553		398
	(woru. 55 leer)			v. 36268 Roggenlast (nach Angabe des Wasserschout Addicks in Brake).

In **Elsfleth** kamen an im J. 1852:

	Seesch.	v. Last.	
unter Oldenburg. Flagge	78	5939	davon kamen 17 aus England,
„ Hannov. „	31	1275	16 „ Rußland,
„ Bremer „	2	120	6 „ Norw. ꝛc.
„ Holländischer „	8	344	
„ Preußischer „	1	80	
„ Norwegischer „	3	57	
	123	7815 (woru. 26 leer).	

Abgingen von Elsfleth im Jahr 1852 128 Seesch. v. 8723 L. (worunter 98 leer) u. 116 Fluß- u. Küstensch. v. 1743 L. (alle beladen).

In Oldenburg kamen an:

		Seesch.	Last.	
unter Oldenburg.	Fl.	5	153	davon kamen 4 aus England,
„ Hannov.	„	46	1715	dav. kamen 22 a. Norw., 19 a. Engl. ꝛc.
„ Holländischer	„	7	258	
„ Dänischer	„	1	12	
		59	2138 L.	(alle beladen) u. 1006 Fluß- u. Küstensch. v. 11595 Last, und abgingen 33 Seesch. v. 1251 L. (alle leer).

Unter den im Jahr 1852 zu Brake

angekommenen engl. Schiffen waren 43 Dampfsch. v. 5306 L.
abgegangenen „ „ „ 43 „ „ 6152 „

Ferner gingen von Brake ab im Jahr 1852: 5 Kriegsdampfer von der ehemaligen deutschen Flotte von 1782 Last mit 132 Mann. Die deutsche Kriegsfregatte „Deutschland" verließ Brake im gleichen Jahre unter Bremer Flagge.

Unter Nordamerikanischer Flagge kommt jetzt kein Schiff mehr nach den Oldenburgischen Häfen. Im Jahr 1834 kamen noch 12 Nordamerikaner nach Brake. In den Jahren 1846—48 aber nur 1 Schiff jährlich, und jetzt haben die Bremer und Oldenburger den Oldenburgischen Handel mit den Vereinigten Staaten ganz allein in Händen. Im Jahr 1851 kam auch 1 Schiff unter Peruanischer Flagge und 1 Schiff unter Venezuelischer Flagge nach Brake.

Auch die Auswanderung ist in Brake sehr im Zunehmen. Im Jahr 1853 liefen von Brake nach den Vereinigten Staaten 33 Schiffe mit 5590 Auswanderern aus.

Die Oldenburgische Gesammt-Schifffahrtsbewegung im Jahde-, Weser- und Emsgebiet bestand im Jahr 1852 in 15516 Schiffen von 251969 Lasten (zu 4000 Pfd.).

Davon kamen	Schiffe.		Last.
auf das Wesergebiet	9487	von	181567
„ „ Jahdegebiet	3349	„	49682
„ „ Emsgebiet (Fluß- und Kanalschiffe) . . .	2678	„	20655
„ „ Emsgebiet (Seeschiffe) .	2	„	65
	15516		251969

Nach der Gattung der Schiffe

	Seeschiffe.	Fluß-, Kanal- und Watteschiffe.
kamen an	979 von 57228 Last	6843 von 69908 Last
gingen ab	961 „ 63339 „	6733 „ 61494 „
	1940 von 120567 Last	13576 von 131402 Last

15516 Schiffe von 251969 Lasten.

Ueber das Oldenburgische Emsgebiet s. „Ems".

Oldenburgische Consuln.

Oldenburg unterhält gegenwärtig im Auslande 81 Consuln. Von fremden Staaten befinden sich im Oldenburgischen folgende Consuln und Consular-Agenten:

für Holland: zu Brake, Varel und Hooksiel;
für Belgien: zu Varel;
für Preußen: zu Brake;
für Schweden u. Norwegen: zu Brake;
für Portugal: zu Brake;
für Großbritannien: zu Brake. Der engl. Consul in Hamburg ist zugleich Consul für Oldenburg;
für Frankreich: der franz. Consul zu Bremen ditto;
für Rußland: der ruff. Consul zu Bremen ditto;
für Oesterreich: der österr. Consul zu Hamburg ditto;
für Baiern: der baier. Consul zu Bremen ditto;
für Brasilien: der brasil. Consul zu Hamburg ditto;
für Lloyd in London: Agent zu Brake.

Oldenburgische Versicherungsgesellschaften gegen Seegefahr.

1. Die Elsflether Assecuranz-Compagnie (1848).
2. Die Union-Assecuranz-Compagnie zu Elsfleth (1851).
3. Die Budjadinger See-Assecuranz, besonders für Vieh nach England.

Kniphausen.

Die alte kleine Herrschaft oder Herrlichkeit Kniphausen, dem Grafen von Bentinck gehörig, unter Oldenburgischer Oberhoheit (s. vorher Varel), liegt am Eingange der Jahde, unweit Jever, und verdient in so fern eine besondere Erwähnung, als sie, bei'm Wiener Kongreß vergessen, ihre Souveränität behalten hatte und ihre eigene Flagge besitzt, die zur Zeit der Continentalsperre als neutrale Flagge keine unbedeutende Rolle spielte.

Das ganze Kniphauser Ländchen umfaßt bloß $1\frac{1}{2}$ □M. mit etwa 3000 Einwohnern und besitzt 2 Ortschaften: Sengerwarden und Fedderwarden *), wovon ersteres am bedeutendsten, nebst einem von einem Graben umgebenen alten Schlosse des Grafen von Bentinck, dem auch die Grafschaft Varel zugehört. Durch das Berliner Abkommen im Juni 1826 wurde bestimmt, daß die Hoheit über die Herrschaft Kniphausen, sowie über den Grafen von Bentinck selbst und seine Familie (als Besitzer der Herrschaft) von dem

*) Dieser Ort, der ohne Wasserverbindung mit der Jahde ist, ist nicht mit dem Fedderwarder-Siel (Großfedderwarden) an der Mündung der Weser zu verwechseln.

Großherzog von Oldenburg und dessen Nachfolgern ausgeübt werde.

Der Hafen von Kniphausen ist zu Inhauser-Siel (Inhuser-Siel) in der Nähe von Hooksiel.

An eigenen Schiffen besitzt Kniphausen bloß 5 Seeschiffe, nämlich 3 Kuffen von zus. 74 Last, und 2 Tjalken von zus. 29 Last, wovon mehrere nach Hamburg, Holland, Belgien und England fahren. Im September 1851 kam sogar ein Kniphauser Schiff von 150 Tonnen nach Triest mit Korinthen von Patras, und fuhr von Triest in Ballast nach Sicilien, um Salz als Rückfracht einzunehmen.

In holländischen Häfen liefen im Jahr 1849 ein: 8 beladene Kniphauser Schiffe von 519 Tonnen, und 3 leere Kniphauser Schiffe von 162 Tonnen.

Im übrigen beschränken sich die Fahrten der Kniphauser Schiffe mehr auf den Küstenhandel der Jahdehäfen.

Im Jahr 1852 kamen in den Sielen des Jahdegebiets an: 41 Kniphauser Schiffe von 356 Last, und gingen von dort ab: 41 Schiffe von 387 Last.

In dem Hafen von Kniphausen (Inhausersiel) kamen im Jahr 1852 (außer den Kniphausern) an:

unter Oldenburg. Fl.	6	Seeschiffe	v. 148 L.	(dav. 3 a. Norw.)
„ Hannov.	„ 2	„	„ 55 „	
„ Norweg.	„ 1	„	„ 30 „	
ferner	50	Küsten- u. Wattenschiffe	v. 459 „	

Unter den abgegangenen Seeschiffen waren ebenfalls 9 nicht Kniphauser von 233 Last, darunter jedoch 5 leere.

Bei den Kniphauser Schiffen ist zu bemerken, daß nicht alle, die unter Kniphauser Flagge fahren, auch immer Kniphauser Eigenthum sind, da es sich seither öfter ereignete, daß, bei eingetretenen Kriegszuständen zwischen einzelnen europäischen Küstenstaaten, man sich der neutralen Kniphauser Flagge bediente, um sich nicht der Gefahr der Beschlagnahme wenigstens der Schiffe auszusetzen. So war es z. B. (abgesehen von der früheren Continentalsperre) noch im Jahr 1830 der Fall, als Belgien sich von Holland losriß, die Handelsverbindung beider Staaten aber nicht so leicht zu lösen war, namentlich da durch die gewaltsame Trennung den aus Indien erwarteten Ladungen ihre ursprüngliche Bestimmung gelassen werden mußte, daß man auf den Gedanken verfiel, die zur Vermittlung des beregten Verkehrs bestimmten Schiffe unter die Kniphauser Flagge zu stellen; so wie dieses auch im letzten Kriege zwischen Dänemark und Deutschland (1849/50) wohl hin und wieder vorgekommen sein mag. Dieses ist der Grund, warum zuweilen größere Schiffe, als die angeführten, unter Kniphauser Flagge erscheinen.

Die Ems.

Das Königreich Hannover hat von allen deutschen Ländern die günstigste Lage für Handel und Weltverkehr, bisher aber diese Vortheile nur wenig geltend gemacht.

Außer seinen Elb- und Weserhäfen bildet die Mündung der Ems mit ihrem tiefen und sichern Meerbusen (Dollart) einen der trefflichsten Häfen an der ganzen Nordsee. Von Lissabon bis Petersburg gibt es keine so wohl geschützte Bucht, daher auch Napoleon (I.) mit seinem bekannten **scharfen** Blicke den Dollart sogleich bei Ansicht desselben zu einem Kriegshafen bestimmte, dem Emden als Festung dienen sollte.

Die nur ½ deutsche Meile von Emden entfernte Rhede nimmt die größten Seeschiffe auf. Kauffahrer von 500 bis 600 Tonnen fahren mit der Fluth bis vor die Pack- und Waarenhäuser Emdens, was weder bei Bremen noch bei Hamburg der Fall ist. Auch ist die Unterems eine längere Zeit im Jahre zugänglich, und mit geringerer Gefahr als Weser und Elbe.

Selbst bis Leer hinauf (5 Meilen von Emden) fahren beladene Schiffe von 300 Tonnen auf 14 Fuß tiefem Fahrwasser, ohne zu lichten und in kürzerer Zeit als auf der Elbe nach Hamburg. Kleinere Schiffe von 150 bis 200 Tonnen gehen mit der Fluth bis Halte und Papenburg. Bei voller Fluth ist die Ems bei Leerort (Mündung der Leda) fast so breit wie der Rhein bei Mainz.

Flußlänge und Gefäll.

	Länge. rhn. Rth.	Fall. rhn. Fuß.
Von Clemenshafen (bei Münster) bis zum Rückstauungspunkt des Wehrs zu Rheine	2035	50 . (?)
„ Rheine bis zur Hannoversch. Grenze	3255	17 . 81
„ der Preuß. Grenze bis Mehringen	4950	11 . 72
„ Mehringen bis zur Mündung der Ah (Hanekenfähr)	2600	6 . 86
„ Hanekenfähr bis Lingen . . .	2100	5 . 82
„ Lingen bis zur Mündung der Hase (Meppen)	8600	23 . 63
„ Meppen bis Heedefähr (Grenzpunkt der Fluth)	18700	26 . 56
„ Heedefähr bis Halte	6200	4 . 43
	48440	146 . 83

oder ca. 30 d. M. — (1587½ Ruthen = 1 d. M.)

Tiefe.

Auf der Oberems ist jetzt die niedrigste Wassertiefe 24 bis 30″. Zu Leer steigt die Wassertiefe bei gewöhnli-

cher Fluthzeit auf 14 Fuß, auf der Emdener Rhede bei gewöhnlicher Fluthzeit auf 24 Fuß. (Bei Halte steigt die Fluth noch 5 Fuß hoch.)

Breite.

Bei Meppen etwas über 200 Fuß, bei Leerort etwas über 500 Fuß zur Ebbezeit, und über 1000 Fuß zur Fluthzeit.

Brücken.

Oberhalb Wahrendorf sind . .	12	Brücken,
sodann zu Wahrendorf	1	„
„ Telgte	1	„
„ Greven	1	„
„ Rheine	1	„
„ Meppen	1	„
„ Rhede (Reede) . . .	Eine schlechte hölzerne (von 160 Fuß Länge) bestand hier im Jahr 1838. Sollte seitdem keine bessere gebaut worden sein?	

Außerdem gibt es mehrere Fähren an der Ober- und Unter-Ems.

Flußvertiefung und Flußbauten.

Bereits im Jahr 1816 kam zwischen Hannover und Preußen eine Uebereinkunft zu Stande, um das versandete und verschlemmte Flußbett der Ober-Ems aufzuräumen; aber erst im Jahr 1843 wurde die Sache ernstlich angegriffen und von Seiten Hannovers mehrere große Schleusen gebaut (100 Fuß lang und 20 Fuß breit). Auch Preußen eröffnete am 15. October 1845 2 Schleusenwerke zu Rheine mit einem 3000 Fuß langen Kanal, der an der ¼ Meile unterhalb Rheine gelegenen Saline vorübergeht und woran man 3 Jahre lang mit einem Kostenaufwand von 150,000 Thlr. arbeitete (s. weiter unten „Kanäle"). Im Ganzen hat Preußen seither über 1 Million Thlr. für die bessere Schiffbarkeit der Ober-Ems verausgabt, die nun bis Greven hinauf für Fahrzeuge von 400 Ctr. schiffbar ist. Am 1. März 1848 wurde sogar in diesem gewerbreichen Städtchen (Greven) ein Segelschiff von 2000 Ctr. (50 L.), zur Fluß- und Seeschifffahrt dienlich, vom Stapel gelassen, für Rechnung eines Handelshauses in Leer.

Zu Emden wurde in den Jahren 1845 bis 1850 mit großem Kostenaufwand ein neues Fahrwasser mit Schutzschleuse erbaut, durch welche Schiffe von einer Tragfähigkeit bis zu 300 Last (600 Tonnen) fahren können bis dicht vor die Pack- und Lagerhäuser der Stadt. (S. weiter unten Emden.)

Seedämme (Deiche).

Die flachen Küsten der Nordsee von Belgien und Holland bis nach Cuxhafen und Holstein werden theils durch Sanddünen, theils durch starke und kostbare Dämme (Deiche genannt, englisch Dykes) vor dem Eindringen des Meeres geschützt. Darunter zeichnen sich besonders die Seedämme in Holland, Ostfriesland und Oldenburg aus. Die holländischen von Westkappel in Seeland (Südwestküste der Insel Walchern), und die in der Nähe des Helders sind wahre Riesenwerke. Ebenso die Ostfriesischen, die an manchen Stellen 40 Fuß hoch, schon bei Leer beginnen, zwischen Halte und Rhede. Am Fuße derselben sind gewöhnlich starke Eichpfähle und Balken eingerammt, und außerhalb derselben liegen große Steine, auch an manchen Stellen eine doppelte Reihe Pfähle, mit Steinen oder dicken Stroh- und Weidengeflechten dazwischen. Während der Fluthzeit ist das Meer dahinter viel höher als das Land. Letzteres besteht theils aus üppigen Weiden und Acker- oder Marschland (Polder und Groden), theils aus wüstem Moor- und Sandland. Das fruchtbare Marschland ist von Kanälen durchzogen, die zur Entwässerung und zum inneren Verkehr dienen. Zu den fruchtbarsten Landstrichen Ostfrieslands gehört das Amt Weener, wo besonders die Pferdezucht stark getrieben wird. Im Durchschnitt werden hier jährlich an 1000 Pferde verkauft. Zwischen dem Ostfriesischen Dollart und der Oldenburgischen Jahde liegt das

sogenannte Hochmoor, von einem altfriesischen Volksstamme bewohnt. Mehr südlich (nach Meppen hin) das Saterland, und im Westen der Ems das Bourtanger Moor. Das obere Ledagebiet oder Oldenburgische Emsgebiet besteht meist aus Sand- und Sumpfland, wird aber in der neuesten Zeit immer mehr angebaut (durch Moor- und Vehn-Colonien). Das Marschland ruht ebenfalls auf Sand, aber in dicken Schichten von 3 bis 20 Fuß. Die von Sandstreifen durchzogenen Moorstriche heißen Geestland (oder die Gest), das theils mit Haidekraut überwachsen, theils auch angebaut ist. Kleine künstliche Anhöhen werden Warfen genannt, wohin sich früher bei großen Ueberschwemmungen und Deichdurchbrüchen die Landleute mit ihrem Vieh flüchteten.

Wo jetzt der Dollart fließt, war sonst angebautes Land, das bei der großen Wasserfluth im Jahr 1277 durch Einbruch der Dämme mit 50 blühenden Dörfern unter den Wellen begraben wurde.

Watt oder Haff nennt man die längs der Küste zur Zeit der Ebbe trocken liegenden Sandflächen oder Sandvertiefungen, über die zur Fluthzeit Schiffe fahren können, die eigens zu dieser Fahrt gebaut werden (s. vorher Watteschiffe).*) Die Rinnen oder Strömungen nennt man Balgen (Baljen), die man bei niedriger Ebbe durchwaten kann, was aber zuweilen mit Gefahr verknüpft ist.

*) Unter Watteschiffen versteht man die Kuffen, Smacken und Tjalken mit Plattboden, mit denen man über die Watten zu fahren pflegt, und die zu den Küstenfahrern (Seeschiffen) gezählt werden.

Siele.

(Vergleiche damit S. 24.)

Zu den Ostfriesischen Sielen gehören an der Nordsee folgende:

Carolinen-Siel an der Oldenburgischen Grenze, Hafen für Wittmund, mit der Meerschleuse: Friederiks-Siel.

Neu- und Alt-Harlinger-Siel (worunter Neu-Harlinger-Siel seit 1785), Hafen für Esens im Harlingerland.

Benser-Siel,
Wester-Akkumer-Siel, } ebenfalls für Esens.

Dornumer Siel, Hafen für Dornum.

Nesmer Siel, Hafen für Nesse.

Hilgenrieder Siel, Hafen für Hage und Lütetsburg (wird nur wenig benutzt).

Norder-Siel oder Norddeich. Von der Stadt Norden führt mitten durch die Bucht ein Kanal unter dem Namen Norder-Außen-Tief.

Gastmarscher Siel, oberhalb der Bucht und unterhalb der Stadt Norden, am rechten Ufer.

Greet-Siel, an der Bucht zwischen Norden und Emden. Dieser Siel ist seit 1804 beträchtlich erweitert und durch 2 Seedämme geschützt.

In diesen wie in den Oldenburgischen Sielen darf jedes Geschäft betrieben werden. Zur Zeit der französischen Herrschaft (1810—1813) fand hier besonders der Schleichhandel leichten Eingang.

In der Emsmündung, unterhalb Leer, befindet sich am linken Emsufer: Bentmer-Siel, und am Dollart (auf holländischer Seite): Nieuwe Zyl, Oterdumer Zyl, Delf-Zyl.

Oberhalb Leer (aufwärts der Ems) ist Drosten-Siel, am Eingang des Papenburger Kanals.

Ostfriesische Inseln und Leuchtthürme.

Längs der Ostfriesischen Küste liegen 7 Inseln (alle bewohnt), die denselben Charakter wie die Küste tragen, nämlich Flachland mit Sand und Marsch. Darunter ist Norderney oder ei (mit 500 Einwohnern und Seebad-Anstalt) am bedeutendsten. Außer ihren Fischerfahrzeugen besitzt diese Insel auch Frachtschiffe (s. weiter unten). Während der Badezeit (1. Juli bis 30. Sept.) fährt ein Segelschiff täglich zwischen Nordernei und der nächsten Küste, nämlich dem Norddeiche in der Nähe der Stadt Norden. Die Fahrt dauert in der Regel eine Stunde. Zu Wagen kann man zur Zeit der Ebbe durch das Seewatt fahren, von Hilgenrieder-Siel aus, ohne alle Gefahr; die meisten deutschen Badegäste gehen aber mit dem Dampfschiffe, das im Sommer von Bremen aus zweimal die Woche nach Wangeroge und Nordernei abgeht.

Digitized

Die Ostfriesische Insel Borkum (vor der Mündung des Dollarts) hat einen schönen 150 Fuß hohen Leuchtthurm mit parabolischen Reflektoren, der gemeinschaftlich mit Holland unterhalten wird. Auch die Oldenburgische Insel Wangeroge hat einen Leuchtthurm. (Norderney keinen.)

Die **Westfriesischen** Inseln gehören zu Holland.

Seetonnen.

Längs der Ostfriesischen Küste bis zur Jahde- und Wesermündung liegen 60 Seetonnen (rothe und schwarze) zur Bezeichnung des Fahrwassers.

Diese Tonnen werden von Emden aus unterhalten.

Lootsen.

Bisher fehlte noch in Ostfriesland ein festes, geordnetes Lootsenwesen. Man bediente sich dazu der Hülfe einzelner erfahrener Schiffer, die für ihre Bemühung eine Vergütung erhielten. Die Errichtung einer gut organisirten Lootsengesellschaft, unter Oberaufsicht der Landesregierung, soll jedoch jetzt in naher Aussicht stehen, wodurch einem längst gefühlten Bedürfniß abgeholfen wird.

So lange die Ems und deren Mündung fast allein von Ostfriesischen Schiffern befahren wurde, welche das dortige Fahrwasser und dessen Veränderungen sehr genau kannten, war ein geregeltes Lootsen-Institut nicht so nöthig als jetzt,

Digitized by Google

wo auch Schiffe anderer Nationen ein- und auslaufen und eine gute Stromkarte noch nicht veröffentlicht ist. Daher erklärt es sich denn auch, daß ausländische Schiffer sich nicht selten weigern, Frachten nach der Ems anzunehmen.

Nebenflüsse und Kanäle der Ems.

Die Hase mündet zu Meppen in die Ems und ist bis zur Brücke von Holze oder Holte oberhalb Herzlake, 4 Stunden von Quakenbrück, schiffbar. (Von da an bis Osnabrück unschiffbar (?) Zwischen Quakenbrück und Haselune ist sie zu einem Kanale vertieft. Haselune oder Haselünen ist der erste Hafen oberhalb Meppen, am rechten Ufer der Hase.

Die Ausfuhr auf der Hase besteht in Holz, Leinen, Roggen, Knochen ꝛc. aus dem Osnabrückischen und Oldenburgischen. Die Einfuhr in Colonialwaaren, Eisen, Thran, Tabak, Potasche ꝛc.

Zu dem Fürstenthum Osnabrück gehören (außer Osnabrück und Quakenbrück) auch Wittlage, Hunteberg, Grönenberg, Iburg, Dissen mit Salzwerk ꝛc.

Die Leda oder Osterems (auch Sater- oder Sagterems) genannt) kommt aus dem Oldenburgischen und mündet zu Leerort (1/4 M. von Leer) in die Ems. Bis Osterhausen können bei gewöhnlicher Fluth Schiffe von 5 Fuß Tiefgang gelangen und bis Leer Schiffe von 12 bis 14 Fuß Tief-

gang; sie ist zu allen Zeiten so wasserreich wie der Main bei Mainz.

Oberhalb Leer nimmt die Leda den Namen Jümme an. In diese ergießen sich 4 schiffbar gemachte Flüßchen:

1. das Aper Tief,
2. die Vehne,
3. die Soeste,
4. die Marka oder Sagelter Tief*) (Sagter-Ems).

Die Vehne vereinigt sich unweit Osterscheps mit der Aue (aus dem Zwischenahner Meer [Binnensee] entspringend), welche bei Godensholt den Namen Godensholter Tief erhält, und unterhalb Barsel mit dem Barseler Tief zusammenfließt.

Söste und Lohe vereinigen sich oberhalb Campe, und bilden weiterhin das Barseler Tief. Diese beiden Tiefe (unterhalb Barsel vereinigt) heißen dann Barseler Ems, welche oberhalb Detern (Hannoverisch) das Aper Tief aufnimmt und dann den Namen Jümme erhält.

Die Marka, vereinigt mit der Ohe, heißt Sagter- oder Sater-Ems. Diese vereinigt sich etwas oberhalb Loga (Hannover) mit der Jümme, und beide vereinigten Flüsse nehmen den Namen Leda an.

Die aus dem Oldenburgischen, vorzüglich aus dem Saterlande, kommenden Fluß- und Kanalfahrzeuge werden Schaluppen der Veene, und ganze und halbe Mudden genannt, und laden in der Regel 80 bis 150 Ctr.

*) Tief nennt man, wie bereits bemerkt, eine jede tiefe Wasserrinne oder Kanal, gewöhnlich aber den Abfluß der Siele.

Digitized by Google

Kanäle.

Der von Emden nach Aurich führende Treckschuytkanal (Trecktief) ist 3 Meilen lang, 42 Fuß breit (im Boden 30 Fuß) und 2 bis 3 Fuß tief (im trockenen Sommer weniger). Er hat 3 Schleusen und dient für Markt- und Güterschiffe von 5—600 Ctr.

Von der Stadt Norden führt ebenfalls östlich ein Kanal (Verlaat-Vehnkanal) zum Arler Meer.

Der Papenburger Seekanal, 1½ Meilen lang mit 4 Schleusen, führt aus der Unterems bei Drostensiel (gegenüber von Halte) nach Papenburg und ist für Seeschiffe von 150 bis 200 Tonnen zugänglich. Er geht noch etwas über Papenburg hinaus zum Papenburger Moor, und wird in seinem obern Theile besonders von Torfschiffen benutzt.

Der Emskanal bei Hanekenfähr, zwischen Meppen und Lingen, ist 3½ Meilen lang und hat 5 Schleusen und 10 Fahrbrücken. Er führt 1¼ Stunde oberhalb Lingen aus der Ems in die Hase bei Meppen und läuft parallel mit der Ems, jedoch in einiger Entfernung von derselben. Seine Breite beträgt 52 Fuß (im Boden 32 Fuß), seine Tiefe 5 Fuß. Zur Umgehung der 5 Wehre sind die oben erwähnten 5 Schleusen errichtet. Die erste Schleuse ist 3 Stunden von Hanekenfähr, die zweite ¾ Stunde von da, die dritte 1½ Stunden weiter, und die vierte und fünfte bei Meppen. An der Schleuse zu Lingen befindet sich ein großes Pack- und Lagerhaus als Hafen zum Ein- und Ausladen. Für die Kosten dieses Kanals und Vertiefung

des Fahrwassers der Oberems hat Hannover 1,215000 Thlr. verausgabt. Die jährliche Unterhaltung kostet an 10,000 Thlr.

Ein anderer kleiner Kanal (3000 Fuß lang) befindet sich bei dem Schleusenwerke zu Rheine (s. vorher S. 172).

Der Menslager Kanal (1790) dient hauptsächlich zur Entwässerung der Umgegend von Osnabrück.

Der längst projektirte Hunte-Emskanal, welcher Oldenburg mit Leer verbinden sollte, ist bis jetzt noch nicht zur Ausführung gekommen (s. Weser). Man begnügt sich vorläufig mit der Anlegung von Moor- oder Vehnkolonien, die durch kleine Kanäle mit der Sater-Ems (Leda) in Verbindung stehen. Die im Amt Stickhausen belegenen Moorkolonien besitzen eine bedeutende Zahl von Fahrzeugen, aber fast nur für Torf. Ihr gemeinschaftliches zum Theil eingedämmtes Tief hält großentheils Ebbe und Fluth.

Der Max-Clemens- oder Münsterkanal. Dieser schon im Jahr 1724 errichtete 5 Meilen lange Kanal führt von Münster (in der Nähe des Stadtgrabens) in die Vechte bei Clemenshafen, wird aber im Ganzen nur wenig benutzt.

Vom Flußgebiete der Vechte gehören bloß 20 □Meilen zu Hannover, das übrige zu den Niederlanden, daher die Vechte mehr als ein holländischer Fluß zu betrachten ist, der in die Zuyder See mündet.*)

Die Ausfuhr auf der Vechte nach Holland besteht in Transitgütern verschiedener Art, meist aber in Stammholz aus der Gegend von Bentheim. Gildenhäuser Fuhrleute

---

*) Diese Vechte ist nicht mit dem Flusse gleichen Namens oberhalb der Sagter-Ems, noch mit der Vechte bei Utrecht zu verwechseln.

Digitized by Google

bringen solches nach Nordhorn. Von da wird es in Flößen weiter verschifft. Das westphälische Eichenholz ist besonders zum Schiffbau in Holland beliebt. Ein Krahn zum Ein- und Ausladen der Güter befindet sich dicht unterhalb der Mühle von Nordhorn, dem Grafen von Bentheim gehörig. Außer Holz gehen auch Steine von Gildehaus und Bentheim, und Leinen aus dem Osnabrückischen die Vechte hinab.

Die schmalen Flußfahrzeuge auf der Vechte (Prahmen und Schüten), meist durch Menschen gezogen, sind 40—44' lang, 9—10' breit, und fassen 150 bis 350 Ctr. In Nordhorn sind mehrere Schiffswerften zum Bau dieser kleinen Fahrzeuge. Für jeden Prahmen mit Holz werden 1½ fl., für Steine 10 Stüber, für jeden Schüten mit Holz 15 Stüber, für Steine 9 Stüber erhoben.

Ueber den projektirten Ems-Lippekanal findet man Ausführlicheres in der 2ten Abtheilung dieses Werks (der Rhein), wovon ich das Wesentliche hier wiederhole. Dieser Kanal sollte von Greven (an der Ems) bis Münster, und von da zur Lippe geführt werden, so daß Flußschiffe und kleine Dampfer von 15 Fuß Breite von Leer bis Münster ohne Umladung gelangen könnten. Von Wesel bis Rheine rechnet man 24 Meilen, von Rheine bis Greven 3½, von Greven bis Leer 20½, zus. 48 M. Darunter würden bloß 12½ M. Kanal (zwischen Greven und der Lippe) sein.

Bremen versendet eine Masse schwerer Eisenwaaren aus Solingen, Remscheid und Umgegend nach den Vereinigten Staaten, die bisher pr. Achse nach Pr. Minden und von

da zu Wasser nach Bremen und von Bremen nach Bremerhafen gingen (also 3 Umladungen). Die märkischen Fabriken verarbeiten dagegen mehrere Millionen Pfund jährlich englisches Roheisen, russisches Kupfer, schlesischen Zink, die noch jetzt ihren Weg über Holland nehmen, während über Emden und Leer namentlich englisches Roheisen sich 1 Thlr. pr. Tonne billiger stellen würde. Auch Rapssamen, den die Schleswig-Holsteinischen Häfen in Menge versenden, würde in ganzen Schiffsladungen nach Neus und Köln (in die dortigen Oelmühlen) gehen.

Ob aber bei der bereits im lebhaften Bau begriffenen neuen Eisenbahn, wodurch ebenfalls eine direkte Verbindung der Emshäfen mit dem Rheine bewirkt wird, dieser Kanalbau je zur Ausführung kommt, ist sehr zu bezweifeln. Jedenfalls ist eine Eisenbahn, welche die Güter durch den Wüstensand zwischen Friesland und Wephalen rasch und billig befördert und die werthvollen Kräfte der Emsgegend mehr in's Leben ruft, dem Kanalunternehmen vorzuziehen. Durch diese Eisenbahn werden die fabrikreichen Grafschaften Berg und Mark ihre Waaren aus England und Amerika wohlfeiler über Emden und Leer beziehen als über Rotterdam und Antwerpen, und die Mündung der Ems wird das beste deutsche Seethor für den deutschen niederrheinischen Handel abgeben. Emden und Leer werden dann als ein Handelsplatz zu betrachten sein. Auch Osnabrück wird dann seine Ein- und Ausfuhr direkt betreiben können, und sich wie Löwen oder Brüssel zu Antwerpen verhalten.

Emszölle.

Früher betrugen die Emszölle 4 Sgr. 2 Pf. vom Ctr. oder fast 6 Thlr. Preuß. von der Last. Nach dem Vertrage zwischen Hannover und Preußen vom 26. Mai 1843 (die Verbesserung der Emsschifffahrt betreffend) wurden solche auf 2 Thlr. pr. Last von 4000 Pfd. ermäßigt, wobei Landesprodukte noch besonders begünstigt sind, und der Zoll bloß von Durchgangsgütern erhoben wird. $^4/_5$ davon fallen an Hannover.

In den Ostfriesischen Häfen und Sielen wird ein Lastengeld von 1 Gr. 4 Pf. für jede Last erhoben, aber nur von beladenen Schiffen. Küstenfahrer unter 5 Last sind frei.

Die Zollstellen an der Ems sind

zu Halte,

zu Meppen,

zu Lingen,

an der Schleuse zu Mehringen, und

an der Schleuse zu Bentlage.

Die Gebühr zu Bentlage fällt an Preußen.

Nach Lehzen (Hannovers Staatshaushalt. Hannover 1853) wurden die früheren Emszölle in der Niedergraf-

Digitized

schaft Lingen, sowie in den Kreisen Meppen und Emsbühren im Jahr 1825 beseitigt, und der Zoll zu Emden (bestehend aus Ruderzoll, Last-, Tonnen-, Baaken- und Feuergeld) ebenfalls suspendirt, dagegen ein neuer Grenz- Ein- und Ausgangszoll eingeführt.

Flußschiffe.

Die platten, offenen Fahrzeuge auf der Ober-Ems werden Pünten oder Püntschiffe genannt, die größeren Schüten.

Die Schüten laden bei gutem Wasserstande bis zu 30—40 Last, die Pünten aber nur bis zu 9—12 Last (350—500 Ctr.), und bei kleinem Wasser nur die Hälfte.

Die Pünten sind 45 bis 55′ lang und 13 bis 16′ breit, und gehen beladen 30 bis 36 Zoll tief; leer 12 bis 18″.

Von Leer bis Lingen legen sie den Weg zu Berg (von Pferden gezogen) in 3—4 Tagen zurück.

Das Dorf Haaren am linken Emsufer besitzt an 40 Pünten, die zwischen Leer, Weener, Halte und der Ober-Ems fahren.

Seeschifffahrt.

Ostfriesland (worunter der Hannoversche Landdrosteibezirk Aurich mit den Hafenstädten Emden, Norden, Leer, Papenburg ꝛc. zu verstehen) besaß am 31. December 1852, nach einer amtlichen Aufstellung in Hübners Jahrbuch für Volkswirthschaft und Statistik, 2r Jahrg., Leipzig 1854, S. 354:

589	Seeschiffe v. 25582 Last zu 4000 Pfd. *) u.	2657 M.
799	Fluß- Kanal- u. Wattesch. v. 5308 Last u.	1568 „
3	Dampfschiffe von $79^1/_2$ Last . . . u.	16 „
zus. 1391	von $30969^1/_2$ Last und	4241 M.

Von den Seeschiffen waren 297 unter $37^1/_2$ Last,
186 von $37^1/_2$ bis 75 Last,
103 von 75 bis 150 Last,
3 von 150 bis 300 Last,
589

*) Bis zu dem Gesetze vom 19. August 1836 rechnete man im Ostfriesischen nach Commerzlast von 6000 Pfd. Jetzt sind alle mit Seepässen zu versehende Schiffe der Vermessung nach Getreide- oder Roggenlast von 4000 Pfd. unterworfen, obgleich auch noch die Vermessung nach Commerzlast von 6000 Pfd. vorkommt.

Digitized

Folgender Ueberblick zeigt die Vertheilung dieser Schiffe nach den verschiedenen Häfen, Sielen, Vehnen und Inseln.

Landdrosteibezirk Aurich am 31. Dec. 1852.

	See-schiffe. Zahl.	Last v. 4000 Pfd.	Fluß- Kanal- u. Watteschiffe. Zahl.	Last.	Dampf-schiffe. Zahl.	Last.
Stadt Emden	109	7559	35	565	2	42
„ Leer	43	2025	5	87	1	37½
„ Norden	10	362	5	78	—	—
Amt Papenburg	131	7336	57	240	—	—
„ Timmel zu Aurich (auf den Vehnen oder Fehnen)	83	2291	190	1584	—	—
„ Berum (Insel Norderney u. Baltrum, u. Dornumer- und Nesmer-Siel)	11	368	94	660	—	—
„ Emden	15	443	7	66	—	—
„ Esens (mit den Inseln Langeroog u. Spickeroog)	23	640	14	126	—	—
„ Greetsiel (mit der Insel Borkum)	6	145	18	173	—	—
„ Jemgum	10	351	21	97	—	—
„ Leer	17	476	63	554	—	—
„ Norden (Insel Juist)	1	25	8	48	—	—
„ Remels zu Stickhausen (auf den Fehnen)	10	450	37	222	—	—
„ Stickhausen (a. d. Fehnen)	79	1144	208	588	—	—
„ Weener	11	707	17	73	—	—
„ Wittmund	30	1250	20	147	—	—
	589	25582	799	5308	3	79½

Diese amtliche Aufstellung hält jedoch der Verfasser von „Hannovers Seeschifffahrt. Leer 1853“ keineswegs für ganz richtig und hebt die zur Zeit noch bestehenden Mängel in den handelsstatistischen Angaben Hannovers in folgenden

BIBL. UNIV. GENT

Worten hervor: „Das amtliche Formular, das den Landdrosteien zur Ausfüllung zugeschickt wird, bringt eine ganz unrichtige Classification der Ostfriesischen und Hannoverschen Schiffe überhaupt, denn es vermengt Fluß- und Watteschiffe miteinander. Flußschiffe können aber die Watten nicht befahren, und Watteschiffe sind eigentlich Seeschiffe, die, obgleich sie zu ihren Wattefahrten keine Seepässe bedürfen, gern Frachten nach England, Frankreich, und selbst nach dem nördlichen Spanien übernehmen, wenn sie dieß ihrem Interesse angemessen halten. Selbst kleine Ostfriesische Watteschiffe von 9 Lasten befahren die stürmische Ostsee. Im Jahr 1853 traf sogar ein Hannoversches Kuffschiff von 19½ Lasten in Neu-Orleans ein. Es hatte sonach das große Weltmeer durchschifft, obgleich nach Größe und Bauart bloß ein Watteschiff."

Ein ähnlicher Mißstand besteht bei der Aufstellung von Geestemünde an der Unterweser, wo die Behörde im Jahr 1849 155 Seeschiffe und 417 Fluß- und Watteschiffe als ein- und ausgelaufen angibt, während in dieser Zahl auch alle die kleinen Boote, Jollen, Kähne ꝛc. inbegriffen sind, welche, aus dem Innern kommend, Torf, Holz, Steine ꝛc. geladen, und mit andern den Handel wenig interessirenden Gegenständen den Fluß wieder hinauf fuhren. Auch waren darunter Schiffe, welche nur in die Geeste einliefen, und dann in dem nahen Bremerhafen wieder eine Ladung einnahmen.

Im Allgemeinen besitzt Ostfriesland weit mehr Schiffe als sein eigener Bedarf ist, wie dieß auch bei den andern

Digitized by Google

deutschen Küstenstaaten der Fall. (S. Oldenburg, Holstein, Lübeck, Mecklenburg und Preußen.)

Im Verkehr mit Hamburg sind jährlich 40 bis 50 Ostfriesische Küstenfahrer (Watteschiffe) beschäftigt; im Verkehr mit Bremen und der Weser vielleicht eben so viel, und mit der Oldenburgischen Jahde und Weser eher noch mehr. Die Ostfriesischen Schiffer sind überall beliebt; sie zeichnen sich durch ihre Unerschrockenheit, Thätigkeit und Ausdauer aus.

Im Ganzen ist (wie der Verfasser von Hannovers Seeschifffahrt bemerkt) die Ostfriesische Bevölkerung ein treuer, arbeitsamer und intelligenter Menschenschlag, welchem die Eigenthümlichkeit eines Nationalcharakters nicht fehlt. Zu diesem gehört Abneigung gegen den Militärdienst und unverkennbare Vorliebe für das Seeleben.

Digitized by Google

Im Jahr 1851 war der Bestand der Ostfriesischen Rhederei wie folgt (nach Lasten von 6000 Pfd. gerechnet):
(S. Hannovers Seeschifffahrt, 2s Heft. Leer 1853. S. 32.)

	Seesch.	Last v. 6000 Pfd.	M.	Fluß- u. Wattesch.	Last.	M.	Zusammen. Sch.	Last.	M.
Stadt Emden	116	5326	507	35	565	70	151	5891	577
„ Leer .	44	1294	211	5	59	10	59	1377	221
Flecken Papenb.	132	4888	792	55	154	99	187	5042	891
Amt Weener	12	509	64	18	38	25	30	547	89
„ Petkum .	1	24	5	—	—	—	1	24	5
Fleck. Oldersum	11	208	43	5	36	10	16	244	53
Jemgum, Bentmersiel, kl. Soltborg, Coldam	1	22	5	8	26	16	9	48	21
Ditzum u. Ditz.-Verlaat . .	8	176	31	10	40	20	18	216	51
Hatzum u. Bing.	—	—	—	2	5	4	2	5	4
Larrelt u. Wybelsf.	1	27	4	2	8	4	3	35	8
Amt Aurich auf den Fehnen	82	1541	337	174	910	350	256	2451	687
„ Leer .	16	300	62	63	369	126	79	669	688
„ Stickhausen	87	942	209	226	367	317	313	1309	526
Stadt Norden	11	295	50	6	67	13	17	362	63
Carolinen-Siel	28	759	87	19	95	38	48	854	125
Neufunnix-Siel	2	72	6	—	—	—	2	72	6
Neuharlingers.	8	144	89	2	12	4	10	156	33
Benser Siel .	5	97	19	—	—	—	5	97	19
Westeraccumsiel	7	148	27	1	2	2	8	150	29
Dornumer-Siel	6	136	24	3	16	6	9	152	30
Greet-Siel .	9	157	36	5	30	10	14	187	46
Neßmer-Siel	4	140	17	4	24	8	8	164	25
Spiekeroog .	5	92	18	3	20	6	8	112	24
Langeroog .	4	60	12	4	26	8	8	26	20
Baltrum .	2	35	6	17	258	37	19	293	43
Nordernei .	—	—	—	65	190	197	65	190	197
Juist	1	17	4	8	32	16	9	49	20
Borkum . .	—	—	—	13	85	33	13	85	33

Digitized by Google

Schiffsverkehr

der Ostfriesischen Häfen und Siele im Jahre 1852, nach vorerwähnter amtlichen Aufstellung.

1. Emshäfen.

	Eingelaufen. Schiffe.	Eingelaufen. Last v. 4000 Pfd.	Ausgelaufen. Schiffe.	Ausgelaufen. Last v. 4000 Pfd.
Emden	1125	18642	1070	18199½
Leer	1024	20364	798	17464½
Papenb. (fehlen noch d. Ang.)				
Halte	286	4581	317	6172½
Weener	380	4348½	364	4146
Jemgum	177	1356	177	1356
Ditzum	509	3657	509	3651
Landschaftspolder . . .	45	1032	45	1005
Oldersum	233	2850	185	2491½
Petkum	182	727½	167	655½
Larrelt	196	1212	216	1335
zus. (ohne Papenburg)	4157	55770	3848	56476½

2. Nordseehäfen.

	Eingelaufen. Schiffe.	Eingelaufen. Last v. 4000 Pfd.	Ausgelaufen. Schiffe.	Ausgelaufen. Last v. 4000 Pfd.
Norden	254	4362	260	4510½
Greet-Siel	35	690	37	814½
Norddeich	390	2289	444	2964
Nesmer-Siel	85	961½	86	976½
Westeraccumer Siel / Dornumer Siel .	95	1575	91	1543½
Benser Siel	69	1045½	59	858
Neuharlinger Siel . .	95	1356	94	1341
Carolinen-Siel	394	5451	381	5329½
zus.	1417	17730	1452	18337½
Gesammtzahl	5574	76500	5300	74814
Darunter waren beladen	3588	53638	3429	40453½
und leer und in Ballast	1986	22862	1871	34360½

(Diese Zahlenangaben sind jedoch, wie S. 187 bemerkt, noch mit einiger Vorsicht aufzunehmen.)

Digitized by Google

Nach einer Aufstellung der Ostfriesischen Kaufmannschaft in Emden (s. Hannovers Seeschifffahrt, 2s Heft. Leer 1853 S. 36) war die Schiffsbewegung von Ostfriesland, d. h. bloß von Seeschiffen, im Jahr 1851 wie folgt:

Eingelaufen:					Ausgelaufen:			
1349	Hannov.	Schiffe	m.	35937 Last.	1304	Schiffe	m.	36523 Last.
318	Holländ.	„	„	7688 „	313	„	„	7509 „
21	Englische	„	„	652 „	21	„	„	652 „
2	Belgische	„	„	95 „	2	„	„	95 „
2	Hamburg.	„	„	36 „	2	„	„	36 „
24	Oldenburg.	„	„	575 „	26	„	„	804 „
3	Preußische	„	„	346 „	3	„	„	346 „
4	Schwedische	„	„	153 „	4	„	„	153 „
1	Russisches	„	„	81 „	1	„	„	81 „
1	Spanisches	„	„	43 „	1	„	„	43 „
1725	Schiffe		mit	45606 Last.	1677	Schiffe	mit	46242 Last.

Von den eingelaufenen kamen			Von den ausgelaufenen gingen	
aus Hannoverschen Häfen	354	Sch.	nach Hannoverschen Häfen	420
„ Englischen „	188	„	„ Englischen „	319
„ Holl. u. Belg. „	314	„	„ Holl. u. Belg. „	304
„ den Hansestädten .	292	„	„ den Hansestädten .	134
„ Frankreich . . .	8	„	„ der Ostsee . . .	56
„ der Nordsee . . .	27	„	„ der Nordsee . . .	25
„ dem Oldenburgischen	35	„	„ dem Oldenburgischen	32
„ Preußen	73	„	„ Rußland	16
„ Rußland	13	„	„ Schweden u. Norw.	365
„ Schweden u. Norw.	407	„	„ sonstigen Ländern .	6
„ sonstigen Ländern .	14	„		
	1725			1677

Im Jahr 1852 waren in der Provinz Ostfriesland im Neubau (auf 49 Werften) 59 Seeschiffe und 15 Fluß- und Watteschiffe.

Aus dieser, wenn auch noch mangelhaften, Aufstellung wird man sich überzeugen, daß diese Provinz und ihre

Bewohner von der Natur ganz zum Handel und zur Schifffahrt bestimmt sind.

Der ganze Westphälische und Rheinländische Handel (namentlich des Herzogthums Berg und der Grafschaft Mark) gehört der Ems an. Die im 17. und 18. Jahrhundert zwischen Ostfriesland und Münster stattgefundenen Streitigkeiten waren hauptsächlich die Ursache, daß sich der Handel Westphalens von der Ems mehr nach Bremen wandte. Diesen wieder dahin zu führen, wohin er der Natur gemäß gehört, muß die Aufgabe der Hannoverschen Regierung sein.

Dampfschifffahrt.

Seit 1844 besteht in Emden eine Dampfschifffahrtgesellschaft für die Flußschifffahrt, die von 2 Emdner Dampfschiffen und 1 Leerer Dampfschiff gemeinschaftlich betrieben wird. Eins davon fährt regelmäßig zwischen Emden und Leer. Ein anderes besorgt die Ueberfahrt über den 4 Meilen breiten Dollart zwischen Emden und Delfzyl (holländische Provinz Gröningen), wozu dasselbe 2 Stunden braucht. Der Landweg nach Delfzyl (um den Dollart) ist durch den tiefen Marschboden 6 bis 7 Monate im Jahr versperrt.

Zur Küstenfahrt und Fahrt nach England besitzen Emden, Leer und Papenburg noch keinen Dampfer, was aber ohne Zweifel in ganz kurzem der Fall sein wird. Namentlich wird das regsame Papenburg hierin nicht zurückbleiben.

Digitized by Google

Im Jahr 1849 liefen zu Emden	ein	459	Dampfschiffe,
" "	aus	458	"
zu Papenburg	ein	114	"
" "	aus	114	"
Zu Leer liefen im Jahr 1852	ein	358	"
	aus	358	"

(Von Emden und Papenburg ist die Zahl vom Jahr 1852 nicht bekannt.)

Güterverkehr auf der Ems.

Der allgemeine Waarenverkehr zwischen den Seehäfen der Unter-Ems (Emden, Leer, Papenburg) und dem Binnenlande beträgt nach drei verschiedenen Quellen, die nahezu übereinstimmen, im Durchschnitt jährlich über 300000 Ctr.

der Verkehr mit (eichen) Schiffbauholz .	600000	"
der Zwischenverkehr auf der Ober-Ems .	100000	"
der Verkehr zwischen den Emshäfen und Hannover	72000	"

Die Ems (mit Leda und Hase) herab kommen zur Ausfuhr: Saat und Getreide, Lein- und Repskuchen, Eichenlohe, Wolle, Leinen, Wachs, Honig, Schinken, Speck, Cichorien, Kalk, Steine rc. und viel Eichenholz in Flößen.

Stromaufwärts gehen als Einfuhr: Getreide, Tannenbretter, Eisen, Leder, Colonialwaaren, Oel, Thran,

Theer, Heringe, Wein, Butter, Käse, Glas, Manufakturwaaren ꝛc.

Im Hafen von Lingen (Oberems) kamen an im J. 1852:
1331 beladene Pünten von 11367 Last
164 leere ditto.
172 Flöße mit 232220 C.-F. Holz.

Die Schleuse bei Mehringen passirten im gleichen Jahre (1852): 723 beladene, 187 leere Fahrzeuge und 163 Flöße.

(Gegen 1851 hat Mehringen um 25 beladene Fahrzeuge abgenommen, dagegen um 20 Flöße zugenommen; Lingen um 2 beladene Schiffe ab- und um 24 Flöße zugenommen.)

Steinkohlen (englische) gehen keine mehr die Ems hinauf, weil jetzt in Westphalen selbst mehrere Kohlengruben in zunehmendem Betrieb sind, namentlich die zu Hörde bei Dortmund.

Das Hannoversche Kohlenbergwerk des Piesberg bei Osnabrück und das Kohlenbergwerk zu Osterwald (Amt Lauenstein) liefern jährlich über 200000 Ctr. in den Handel, und das Amt Witlage jährlich über 150000 Ctr., wovon die Saline Rothenfeld über 100000 Ctr. verbraucht. Das Königliche Kohlenbergwerk zu Borglohe liefert besonders gute Coaks.

Nach Lehzen (Hannovers Staatshaushalt. 1r Thl. S. 463. Hannover 1853) liefern die Hannoverschen Kohlenwerke in ihrer Gesammtheit über 2½ Mill. Cubik-Fuß. Der Anschlag für 1852/3 war 2,677000 C.-F.

Digitized by Google

Für das Jahr 1851/2 war der Productionsanschlag

am Diester im Suerßer Revier	57300		
„ Egestorffer „	18500		
„ Hoheborsteler „	110000		
„ Daberger „	14000		
„ Feggendorfer „	9700		
		209500	Balgen
am Osterwald		420000	„
zu Brunighausen, am Nesselberge . . .		85000	„
zu Rehburg		30000	„
zu Borglohe		181900	„
	zus.	926400	Balgen
	oder	2,316000	C.=F.

(der Balgen wird zu $2^1/_2$ Cub.=F. oder 2 Hannoversche Himten oder nahe an $1^1/_2$ Ctr. gerechnet).

Die im Bau begriffene Eisenbahn zwischen Westphalen und den Emshäfen wird diesen Gruben erst ihre volle Ergiebigkeit verschaffen.

An den bedeutendsten Handelsplätzen Hannovers befinden sich Packhöfe oder Kaufhäuser für öffentliche Niederlagen. So zu Emden, Leer, Harburg, Lüneburg, Hann. Minden, Hannover, Osnabrück ꝛc.

Häfen und Schiffsliegeplätze an der Unterems.

Norden. Dieß ist der äußerste Seehafen Ostfrieslands, von wo aus ein $^3/_4$ Meilen langer Kanal (Norder-Außen-Tief) ins Meer geht, der aber nur für kleinere Seeschiffe zugänglich ist. Größere müssen auf der Rhede von Leysand (Schweinsrücken) löschen.

Norden besaß im Jahre 1851: 11 Seeschiffe und 6 Watteschiffe von 362 Last zusammen.

Emden. (S. weiter unten.)

Oldersum zwischen Emden und Leer (am rechten Ufer) besaß im Jahre 1851 11 Seeschiffe und 5 Watteschiffe von zusammen 244 Last.

Ditzum und Hatzum (Oldersum gegenüber) 8 Seeschiffe und 10 Watteschiffe von zusammen 216 Last.

Bingum und Jemgum, mehr nach Leer zu, am linken Ufer, 1 Seeschiff von 22 Last und 10 Flußschiffe v. 31 L.

Leerort. (S. Leer weiter unten.)

Halte. $^3/_4$ Meilen von Leer, am linken Emsufer. Auf dem hiesigen Werfte werden Seeschiffe von 100 bi 300 Tonnen (oder 150 Last) gebaut. Die Holzflöße und Flußschiffe der Oberems haben hier ihren Grenzpunkt.

Digitized by Google

Gegen Halte über ist Drostensiel (Eingang des Papenburger Kanals).

Weener. $1\frac{1}{2}$ Meile oberhalb Leer, ebenfalls am linken Emsufer, etwa 10 Minuten vom Ufer, wohin ein Kanal führt. Weener besaß im Jahre 1851 12 Seeschiffe und 18 Watteschiffe von 547 Last zusammen.

Papenburg. (S. weiter unten.)

Emden.

Emden, der Haupthafen Ostfrieslands, ist von mehreren Kanälen durchzogen, wovon einer für den Marktverkehr nach Aurich führt. (S. vorher.) Vor Emden (in der Bucht) liegt die kleine Insel Nesserland. Das Fahrwasser, das von Emden in den Dollart führt, erscheint zur Ebbezeit wie ein Fluß. Zur Fluthzeit können Schiffe von 500 bis 600 Tonnen bis mitten in die Stadt gelangen. In den Jahren 1845 bis 50 legte Emden ein neues Fahrwasser mit Schutzschleuse an. Dafür und zur bessern Abwässerung der benachbarten Siele wurden über 300000 Thaler verausgabt, wozu die Hannoverische Regierung 130000 Thaler beitrug. Nach Vollendung der im Bau begriffenen Eisenbahn werden die Güter sogleich von Bord auf die Schienen verladen, was von großer Wichtigkeit ist. Ueberhaupt muß diese Eisenbahn (die auf kürzestem Wege in die industriereiche Rheingegend und ins Innere von Deutschland führt) auf die Handelsverhältnisse Ostfrieslands höchst günstig einwirken und bedeutende Capita-

lien nach Emden, Leer und Papenburg ziehen, so daß an einem Wiederaufblühen des Ostfriesischen Handels nicht zu zweifeln ist.

Emden treibt auf 3 Werften beträchtlichen Schiffbau, wozu es das treffliche westphälische Eichenholz benutzt, das auch zu gleichem Zwecke in die Weser geht. Von jeher hat sich der Emdener Handelsstand mit Vorliebe der Rhederei mit verhältnißmäßig großen Schiffen gewidmet, während Papenburg mehr kleine und mittlere Seeschiffe baut.

Zu Anfang des Jahrs 1853 besaß Emden:

1	Schiff	von	275	Lasten à 4000 Pfd.		
2	"	"	250	bis	200	Lasten.
5	"	"	200	"	150	"
16	"	"	150	"	100	"
49	"	"	100	"	50	"
70	"	"	50	"	20	"

zus. 143 Segelschiffe (einschließlich der Watteschiffe) und 2 Dampfschiffe.

Im Jahre 1806 hatte es an 300 größere und kleinere Schiffe auf dem Meere. Davon wurden aber 192 vom Feinde genommen, im Werthe von 1½ Million Thaler. (S. „über die Handelszustände der Ems-Häfen 2. Aufl. Emden 1850." Aus der Feder des Großbritann. Viceconsuls Y. Brons.)

Die Emdener Schiffer waren seither mehr im Zwischenhandel als im directen Handel thätig; doch gingen schon im Jahre 1780 mehrere große Schiffe von Emden nach

Digitized by Google

China (s. unten) und in der neuesten Zeit unterhält es eine ziemlich lebhafte Verbindung mit Nord-Amerika in rohem Tabak, womit es die benachbarten holländischen Provinzen Gröningen und Westfriesland versorgt.

Die früher von drei Gesellschaften stark betriebene Heringsfischerei hat in Folge der schottischen Concurrenz sehr abgenommen. Im Jahre 1805 waren in Emden 57 Buisen und 3 Jagerschiffe damit beschäftigt, die an 1500 Menschen Unterhalt verschafften. (Für jede ausgehende Buise verwilligte damals der Staat 300 Thaler Prämie.) Jetzt zählt man nur noch 9 Buisen und 1 Jagerschiff, und dieselben sind in einem so schlechten Zustande, daß sie nichts Rechtes zu leisten vermögen.

Auch der Wallfischfang war früher in Emden von Bedeutung. Im Jahre 1660 rüstete diese Stadt nicht weniger als 15 große Wallfischfänger aus, jetzt kaum 2 mehr. Doch hofft man durch einen thätigen Handelsverkehr mit dem Innern von Deutschland, wieder einen größeren Markt für die kleine und große Fischerei zu finden.

Emden hatte auch einst eine Afrikanische und eine Ostindische Compagnie, und in der Mitte des 18. Jahrhunderts ward ihm das Recht eines Freihafens verliehen. Die Ostindische Compagnie wurde (als Emden noch Preußisch war) im Jahre 1750 unter Friedrich II. auf Actien gegründet, mit einem Capital von 1 Million Thaler und meist von England und Holland aus unterstützt, ging aber nach wenig Jahren wieder ein. 6 Schiffe gingen damals von Emden nach China. In der neueren Zeit ist

Emden von Bremen und Hamburg überflügelt worden, besonders wegen Mangel an innerer Communication (s. vorher).

Emdens Ausfuhr (wie die von Leer und Norden) besteht hauptsächlich in Butter *), Vieh, Getreide, Oelsaat, Oelkuchen, Schiffbauholz 2c. nach England und Frankreich, von wo Colonialwaaren, Wein, Eisen, Manufakturwaaren, Twiste 2c. zurückkommen. Nach Norwegen geht viel Roggen, während Tannenholz, Theer, Heringe 2c. von dort eingeführt werden.

Unter den Haupt-Einfuhrartikeln sind: Kaffee, Zucker, Thee, Baumwolle, Wein, Branntwein, Tabak, Tannenholz, Steinkohlen 2c. Im Jahr 1845 kamen nach Emden:

8685	Ctr.	Zucker und Syrup,
2487	„	Thee,
4656	„	Tabak,
9572	„	Wein und Branntwein,
75000	„	(2124 Last) Tannenholz,
44000	„	(1100 Last) Steinkohlen 2c.

In Kaffee und Baumwolle finden häufig Einkäufe in Amsterdam und Hamburg für Emdener und Leerer Häuser statt. Auch in fremdem Getreide geschehen oft Unternehmungen. So gingen im Jahr 1844 mehrere Ladungen Getreide von Egypten nach Liverpool für Emdener Rechnung. Die eigene Getreideausfuhr (aus dem Inlande) betrug im Jahr 1845: 15948 Last oder 1,531008 Himten, die Last zu 96 Himten gerechnet. Emden baut in seiner

*) Im Jahre 1841 gingen 56556 Fäßchen Butter, zu 54 Pfund netto, nach England.

Digitized by Google

nächsten Umgebung viel Getreide auf einem fruchtbaren Boden, besitzt dabei vortreffliche Viehzucht und mehrere Branntweinbrennereien.

Im Jahr 1846 betrug Emdens Ausfuhr von landwirthschaftlichen Erzeugnissen seewärts, dem Werthe nach, 668252 Thlr.; seine Einfuhr von landwirthschaftlichen Producten 999121 Thlr. Davon kamen seewärts 102993 Thlr., landwärts 896128 Thlr.

In Emden fehlt noch eine Kornbörse und eine Bank, wenigstens eine Discontocasse, und gute Wege (Chausseen), da die Bodenerzeugnisse selbst der nächsten Umgegend wegen der grundlosen Wege nur mit großen Kosten und oft gar nicht zu Markt gebracht werden können.

Hafenbewegung von Emden.

In Emden liefen im Jahr 1851 ein:

	435	Seeschiffe	mit	$12097\frac{1}{2}$ Last,
es liefen aus:	443	"	"	$12616\frac{1}{2}$ "

Unter den eingelaufenen waren	352	Hannoversche,
	71	Holländische,
	2	Englische,
	5	Oldenburgische,
	1	Preußisches,
	1	Schwedisches.
Unter den ausgelaufenen waren	361	Hannoversche,
	73	Holländische,
	2	Englische,
	5	Oldenburgische,
	1	Preußisches,
	1	Schwedisches.

Digitized by Google

Leer.

Dieser zweite Seehafen Ostfrieslands, der sich durch die Thätigkeit und Intelligenz seines Handels- und Fabrikstandes auszeichnet, liegt 5 Meilen oberhalb Emden an der Osterems oder Leda, die sich $1/_2$ Meile unterhalb Leer in die Ems mündet (zu Leerort).

Schiffe von 300 Tonnen fahren mit der Fluth bis nach Leer. Von Leer aus beginnt die Flußschifffahrt, theils die Leda, Jümme, Soeste ꝛc. hinauf in's Oldenburgische, theils nach der Oberems und der Hase. Ueber die Ein- und Ausfuhr nach und von dem Oldenburgischen fehlen alle Angaben. Daß aber der Verkehr dahin und von dort nach Leer nicht unbedeutend ist, erhellt aus der Zahl der Flußschiffe im Oldenburgischen Emsgebiet.

Leer betreibt den Handel mit der Oberems stärker als Emden, namentlich einen bedeutenden Productenhandel mit den Städten der Oberems, den Marsch- und Sanddistricten und dem Münsterlande, welchen Gegenden es als Hauptmarktplatz dient. Was den Verkehr aber dahin noch erschwert, ist der schon bei Emden gerügte gänzliche Mangel an guten Wegen zur Verbindung mit dem Binnenlande von Lingen und andern Emsorten aus.

Die einzige Chaussee, welche von Emden und Aurich in das Innere von Deutschland führt, war seither die über Jever, Varel, Oldenburg, Bremen und Hannover, und diese ist erst seit 1844 vollendet. Unter diesen Umständen ist sich nicht zu wundern, wenn ausländische Waaren für

Digitized by Google

Westphalen bisher billiger über Hamburg und Bremen und über Rotterdam und Antwerpen bezogen wurden, als über Emden und Leer, obgleich die überseeischen Frachtpreise nach und von den untern Emshäfen in der Regel niedriger sind als in Holland, Belgien und den Hansestädten. Auch die Schifffahrtsabgaben und Ortskosten sind in Emden und Leer höchst unbedeutend. Die im Bau begriffene Eisenbahn (Westbahn) wird, wie oben bereits erwähnt, hierin die gewünschte Aenderung bewirken.

Leer besitzt, außer seiner Rhederei und Schifffahrt, drei große Dampfsägemühlen, eine Dampfmühle für Mehl und Oel, eine große Eisengießerei, und eine neue große Zuckersiederei. Die Oelfabrikation wird in der Umgegend auf großen Windmühlen betrieben.

Leers Haupteinfuhr besteht in englischem Twist (meist für Elberfeld?), Colonialwaaren, Wein rc.; seine Hauptausfuhr in Getreide, Butter, Oel rc. Die Butterausfuhr nach England und dem Innern von Deutschland ist bedeutend; doch fehlen hierüber genaue Zahlen-Nachweise.

Zu Lande rechnet man

von	Leer	nach	Papenburg	4	deutsche	Meilen.
"	"	"	Meppen .	10½	"	"
"	"	"	Lingen . .	13½	"	"
"	"	"	Münster .	22½	"	"
"	"	"	Osnabrück	22¾	"	"

Schifffahrt von Leer im Jahr 1852.

Die Gesammtzahl der eingelaufenen Schiffe (See- und Flußschiffe) betrug:

1382 Schiffe von 22167 Last (von 4000 Pfd.).

Darunter waren 358 Dampfschiffe . . v. 8592 Last,
387 Fluß- u. Wattesch. v. 2679½ „

beladen waren 1279 Schiffe von 20951½ Last.

Darunter waren 357 Dampfschiffe . . v. 8568 Last,
347 Fluß- u. Wattesch. v. 2456¾ „

Die Gesammtzahl der ausgelaufenen Schiffe betrug 1156 Schiffe von 20129¼ Last.

Darunter waren 358 Dampfschiffe . . v. 8592 Last,
255 Fluß- u. Wattesch. v. 1616½ „

beladen waren 794 Schiffe von 13243¾ Last.

Darunter waren 358 Dampfschiffe . . v. 8592 Last,
234 Fluß- u. Wattesch. v. 1444 „

Der Flagge nach vertheilten sich diese Schiffe, in ihrer Reihefolge, auf Hannover,
Holland,
Oldenburg,
England,
Hamburg,
Mecklenburg,
Frankreich,
Holstein,
Bremen,
Rußland.

Digitized by Google

Im Jahr 1850 war die Schiffbewegung von Leer wie folgt:

	Beladene Schiffe.			Unbeladene Schiffe.	
Eingelaufen:					
307	Hannov. v.	11494 Last.	44	Hannov. v.	1604 Last
96	Holländ. „	2836 „	51	Holländ. „	1532 „
2	Russische „	119 „	2	Russische „	206 „
5	Oldenb. „	89 „	3	Oldenb. „	58 „
1	Französ. „	37 „	9	Englische „	400 „
13	Englische „	670 „			
2	Norweg. „	240 „			
2	Kniphaus. „	112 „			
428		15597	109		3800
Ausgelaufen:					
147	Hannov. v.	5471 Last.	158	Hannov. v.	6244 Last
83	Holländ. „	2458 „	43	Holländ. „	1376 „
1	Russisches „	96 „	2	Russische „	120 „
3	Oldenb. „	52 „	7	Oldenb. „	172 „
19	Englische „	872 „	1	Französ. „	39 „
			2	Englische „	256 „
			2	Norweg. „	240 „
			2	Kniphaus. „	112 „
253		8949	217		8559 Roggenlast.

Rhederei von Leer.

Zu Anfang des Jahrs 1853 besaß Leer:

43 Seeschiffe von zus. 1349½ Com.-Last v. 6000 Pfd. oder
5 Fluß- u. Wattesch. v. 57½ „ 2026 L. v. 4000 Pfd.
1 Dampfer von . . 25 „

Neu gebaut wurden zu Leer im Jahr 1850/51:

5 Schiffe von 30 bis 60 Last,
2 „ „ 80 „ 100 „

Digitized by Google

Einen ganz besonders lebhaften Handel führt Leer mit Hull. Zwischen beiden Häfen besteht seit vielen Jahren eine geregelte Reiheschifffahrt (Segelschifffahrt). Die Dampfschifffahrt zwischen Leer und London hat aufgehört, weil die General Steam Navigation Company ihren Schiffen eine andere Bestimmung gab und der Hauptverkehr Londons in Butter, Käse, Vieh 2c. mit dem nahen Holland, namentlich mit Harlingen in Westfriesland, ist. Es ist jedoch kein Zweifel, daß künftig auch Leers Ausfuhrhandel nach England in Butter, Vieh 2c. von größerer Bedeutung werden wird.

Von Hull kamen nach Leer:

im J. 1849:	41	Schiffe unter	Hannov.	Flagge	mit	2120	Last
	23	"	" Englischer	"	"	1125	"
	27	"	" Holländ.	"	"	1320	"
	4	Dampfschiffe mit	. . .	. .	.	740	"
im J. 1850:	73	Schiffe unter	Hannov.	Flagge	mit	4285	"
	2	"	" Englischer	"	"	288	"
im J. 1851:	40	"	" Hannov.	"	"	2515	"
	1	"	" Oldenburg.	"	"	35	"
im J. 1852:	46	"	" Hannov.	"	"	2965	"
	1	"	" Englischer	"	"	160	"
	2	"	" Holländ.	"	"	140	"

Demnach hätte die Zahl der in Leer unter **englischer** Flagge eingelaufenen Schiffe seit 1849 bedeutend abgenommen.

Die Einfuhr von Hull betrug im Jahre

	1849.	1850.	1851.	1852.
Twist . . .	3258 F. u.	3221 F. u.	1507 F. u.	1706 F. u.
	2712 B.	2238 B.	1142 B.	1662 B.

BIBL. UNIV. GENT

	1849.	1850.	1851.	1852.
Manufakturw.	534021 Pfd.	72063 Pfd.	72800 Pfd.	103675 Pfd.
Baumwolle .	504161 „	548747 „	685325 „	688093 „
Wollengarn .	269993 „	19198 „	19049 „	13265 „
Leinengarn .	190108 „	18966 „	20074 „	38781 „
Steingut . .	101916 „	9842 „	3961 „	(?)
Zucker . . .	252600 „			
Leinöl u. Leinöldroß . . .	112079 „	155191 „	125114 „	318316 „
Eisen- u. Sturzblech . . .	1,618664 „	1,634388 „	1,722172 „	1,629977 „
Eisenwaaren .	53094 „	11529 „	9605 „	12893 „
Stahl . . .	20110 „	10781 „	8483 „	15193 „
Eisen- u. Messingdrath .	21817 „	42023 „	36796 „	41218 „
Kupferplatten .	8390 „	12516 „	16927 „	11521 „
Blech . . .	113 Kist.	97 K.	176 K.	141 K.
Farbwaaren .	30928 Pfd.	4621 Pfd.	8876 Pfd.	20541 Pfd.
Soda . . .	7596 „			
Steinkohlen .	205 T.	257 T.	119 T.	148 T.
u. s. w.				84 T. alte Eisenb.-Sch. 15864 Pf. Harz 42249 „ Mehl.

Das Gewicht von Zucker und Soda ist in den Jahren 1850/53 nicht bemerkt.

Papenburg.

Dieser regsame Hafen (12 M. von der Mündung der Ems) mit einer Bevölkerung von nahe an 6000 Einw., zeichnet sich besonders durch seine Rhederei und seinen beträchtlichen Schiffbau aus, daher große Sägemühlen und ein bedeutender Handel mit Schiffbauholz, namentlich nach Holland. Hier ist alles seemännisch, Lebensweise, Sparsamkeit und tägliche Beschäf-

tigung; der grade, unabhängige und gutmüthige Charakter, welcher den Seemann so vortheilhaft gegen den Landmann auszeichnet, zeigt sich hier (nach dem Verfasser von Hannovers Seeschifffahrt) in allem.

Das Eichenholz zum Schiffbau kommt in Flößen die Ems herab (aus Preußisch Westphalen). Die Hauptniederlage desselben ist zu Drostensyl (am Eingange des Papenburger Kanals) und für Leer zu Halte. Das Tannen- und Fichtenholz wird aus Norwegen und von der Ostsee bezogen.

Papenburgs Rhederei ist stärker als die der andern Ostfriesischen Häfen. Nach einem in Papenburg im Juli 1853 angefertigten Verzeichniß besaß diese Stadt 139 Seeschiffe. Darunter 2 Briggen,
1 Brigantine,
1 Schoonerbrigg,
8 Schooner,
21 Schoonergallioten,
36 Schoonerkuffen,
64 Kuffen u. s. w.
ohne die Fluß- und kleineren Watteschiffe.

Im Bau waren noch im Sommer 1853 auf 9 Werften: 2 Schooner, 4 Gallioten und 3 Kuffen. Im Jahr 1852 allein wurden 20 neue Schiffe gebaut. Von obigen 139 Schiffen sind 20 mit Zink beschlagen. Die durchschnittliche Größe der Schiffe beträgt 40 Last; die der größten 62—66 Last. Im Jahr 1852/3 verlor Papenburg 17 Schiffe durch Stürme und 3 wurden nach auswärts verkauft.

Außer diesen Schiffen hat Papenburg noch bedeutende Antheile an den kleineren Ostfriesischen Schiffen; denn viele in den Fehnen und Sielen heimathliche Schiffe sind hier gebaut und gehören dem Capital nach zu Papenburg.

Nach der amtlichen Aufstellung besaß Papenburg im Jahr

							Last.		M.
1848	144	Seeschiffe	u. 48	Fluß= u. Watteschiffe	mit	zus.	7705½	u.	804
1849	151	„	„ 51	„	„	„	8247	„	996
1850	137	„	„ 49	„	„	„	7570½	„	908
1851	132	„	„ 55	„	„	„	7563	„	891

aber wie viele von dieser Zahl eigentlich Watteschiffe (mithin auch Seeschiffe) waren, wissen wir nicht, so wenig, als nach welchem Princip die Landdrostei die Classification der Flußschiffe zum Unterschied von den Watteschiffen vornahm (s. Hannovers Seeschifffahrt, 2s Heft. Leer 1853. S. 29).

Die Zahl der in Papenburg ausgegebenen Seepässe ist im Durchschnitt größer als die von Emden und Leer zusammen genommen.

Ueber Papenburgs See= und Landhandel und Schiffsbewegung fehlen noch alle zuverlässigen Angaben, die erst dann zu erlangen, wenn Sachverständige mit der Statistik des Handels und der Schifffahrt beauftragt werden.

Papenburg besitzt auch eine Navigationsschule (seit 1840) und unterhält regelmäßige Verbindungen mit England (Hull, London), und mit Hamburg, Norwegen und der Ostsee.

Auch die Dampfschifffahrt ist hier ziemlich bedeutend. Im Jahr 1849 liefen 114 Dampfschiffe zu Papenburg ein, und eben so viele gingen von dort ab.

Papenburgs Schiffe findet man überall. Durch den Holsteiner Kanal wurden im Jahr 1851 476 Hannoversche Schiffe, worunter am meisten Papenburgische, befördert, die im europäischen Seehandel oder als Küstenfahrer für Hamburger und Bremer Häuser beschäftigt sind. (Schon im Jahr 1791 gingen 261 Papenburger Schiffe durch den Holsteiner Kanal.)

Der Seekanal, der aus der Ems nach Papenburg führt, ist 3 Stunden oder 1½ deutsche Meilen lang, und für Seeschiffe von 150 bis 200 Tonnen zugänglich. (S. vorher S. 180.) Durch Papenburg selbst gehen mehrere Kanäle mit Schleusen. Der Hauptkanal führt noch etwa 2 Meilen über Papenburg hinaus zu den Papenburger Torfmooren, von wo die Kähne viel Torf nach Papenburg und in die Ems bringen.

Die Eisenbahn von Emden nach Papenburg soll im Sommer 1854 eröffnet werden.

Papenburg gehört zu dem alten Harlingerland, das die Aemter Esens und Wittmund, mit den Inseln Langeroog und Spiekeroog, die untere Grafschaft Lingen, die Grafschaft Bentheim, die Stadt Meppen, Haselünen, Nordhorn und Schüttorf an der Beecht enthält.

Versicherungsgesellschaften in Ostfriesland.

In Emden wurden im Jahr 1852 versichert			
bei der ersten Assecuranz-Compagnie	1,305405	fl.	Holl.
„ Privatversicherern	140297	„	„
In Leer bei der Assecuranz-Compagnie	973320	„	„
„ Privatversicherern . . .	30612	„	„
In Papenburg			
bei der ersten Assecuranz-Compagnie	1,088395	„	„
„ „ zweiten ditto	754655	„	„
„ „ dritten ditto	304472	„	„
„ dem Schiffer-Compact . . .	52600	„	„

(S. Hannovers Seeschifffahrt, 2s Heft. Leer 1853. S. 39.)

Digitiz

Das Oldenburgische Emsgebiet.

(Vergl. damit „Weser und Jahde".)

Dieser Bezirk umfaßt folgende Orte in dem obern Flußgebiete der Leda oder Osterems:

An dem Aper Tief: Bokel und Apen (im Amt Westerstede). Ferner August-Fehn, eine neue Oldenburgische Fehn-Colonie, an einem neu angelegten Kanal, zwischen Bokel und Hengstforde.

An der Vehne: Nordloh und Westersheps. (Nordloh gehört ebenfalls zum Amt Westerstede; Westersheps aber zum Amt Zwischenahn. In letzterm Amte liegt auch der Ort Edevecht.)

An der Söste: Barsel und Friesoythe (im Amt Friesoythe).

An der Marka oder Sagelter Tief: Roggenburg, Osterhausen und Ellerbrok (im gleichen Amt Friesoythe). In diesem Amte Friesoythe liegen auch Abbehausen, Ramsloh, Bollingen und Strücklingen. Ellerbrok (ein früher adeliches Gut) hat nur 104 Einw.

Zu den Fehnen (Vehnen) oder Moorcolonien gehören im Hannoverschen: Rhauderwester-Fehn,

Rhauderoster-Fehn,

Digitized by Google

Rhaudermoor-Fehn,
Holter-Moor,
Langholt ꝛc.

Im Jahr 1838 zählte man im Amte Aurich allein schon 18 Fehncolonien mit 14 Seeschiffen und 207 Fluß- und Watteschiffen von zusammen 2557 Last. Darunter

196	Schiffe	von 2	bis 20	Last,	
5	„	„ 20	„ 50	„	
20	„	unter 2 Last.			
221	Schiffe.				

Schifffahrtsbewegung im Oldenburgischen Emsgebiet.

Es kamen an im Jahr 1852 im Oldenburg. Emsgebiet:

	Küsten- und Flußschiffe.		Davon waren	
	Schiffe.	Last.	beladen.	leer.
zu Apen	404	3949	168	236
„ Nordloh	323	2984	69	254
„ Barsel	167	1396	134	33
„ Augustfehn	119	979	33	86
„ Ellerbrok	234	298	95	139
„ Roggenberg (burg) . .	14	316	3	11
„ Bokel	19	149	—	19
„ Edevecht	19	163	13	6
„ Abbehausen	7	116	7	—
„ Osterhausen	7	94	—	7
„ Westersheps	11	62	8	3
„ Friesoythe	44	44	25	19
	1368	10550	555	813

Es gingen ab im Jahr 1852 im Oldenburg. Emsgebiet:

	Küsten- und Flußschiffe.			
			Davon waren	
	Schiffe.	Last.	beladen.	leer.
von Apen	405	3965	337	68
„ Nordloh	311	2866	278	33
„ Barsel	122	1034	67	55
„ Augustfehn	120	1004	112	8
„ Ellerbrok	233	296	232	1
„ Roggenberg	14	316	14	—
„ Bokel	19	149	19	—
„ Edewecht	19	167	19	—
„ Abbehausen	7	116	7	—
„ Osterhausen	7	94	7	—
„ Westerscheps	9	54	9	—
„ Friesoythe	44	44	39	5
	1310	10105	1140	170

zus. ein u. aus: 2668 Schiffe von 20655 Last.

Von Barsel gingen ab außerdem 2 **Seeschiffe** v. 62 Last.

Der **Flagge** nach kamen im Jahr 1852 im Oldenburgischen Emsgebiet an:

	Küsten- u. Flußschiffe.		
	Schiffe.		Last.
Oldenburgische	1326	v.	10116
Hannoversche	40	„	385
Holländische	2	„	49
	1368	v.	10550

gingen ab:

Oldenburgische	1277	v.	9766	u. 2 Seeschiffe von 62 Last.
Hannoversche	31	„	290	
Holländische	2	„	49	
	1310	v.	10105	u. 2 Seeschiffe von 62 Last.

Digitized by Google

Die bei Augustfehn und Ellerbrok aufgeführten Schiffe bezeichnen nur die dort angekommenen, nicht die dort zu Hause gehörenden Fahrzeuge (Kähne). Ferner ist zu bemerken, daß dabei auch kleine Schiffe unter 5 Rockenlast berücksichtigt sind (so auch bei Friesoythe), während bei den übrigen Orten nur Schiffe von 5 Lasten und darüber aufgenommen sind.

Im J. 1850 kamen zu Apen an 343 beladene Fahrzeuge
und gingen von dort ab 259 „ „

In mehreren kleinen Orten war im Jahr 1850 der Schiffsverkehr wie folgt:

Es kamen an zu	Ramsloh	6	gingen ab 6	Schiffe
„	Bollingen	6	„ 6	„
„	Osterhausen	17	„ 17	„
„	Strücklingen	38	„ 38	„
„	Roggenburg	33	„ 33	„
„	Barsel	85	„ 200	„
	zus.	185	300	

Die Ausfuhr aus dem Oldenb. Emsgebiet besteht in Eichenholz zum Schiffbau, Lohe, **Torf**, Kartoffeln, Buchweizen, Hafer, Honig, Speck, Schinken 2c. Die Einfuhr in Tannenholz, Lehm, Dünger, Stroh, Steinkohlen, Salz, Getreide, Eisen, Stückgüter 2c.

Die Bokeler Kanalgebühren (für Nicht-Colonisten) sind:
für ein mit Torf beladenes Mudschiff . . . . 24 Grote
für das Durchlassen durch die Kanalbrücke, für 1 Tjalkschiff 3 „
für 1 Mudschiff 2 „

Zu Roggenburg wird bezahlt an Kanal- u. Brückengeld:
für ein Schiff von 3 Rockenlast und darüber 8 Grote
„ „ „ unter 3 „ . . . . . . 4 „
„ „ Mudschiff . . . . 2 „
„ „ Boot . . . . 1 „
Zu Nordloh für Kajegeb. für An- u. Ablanden eines Schiffs 6 „

Die Flüsse

der

deutschen Ostseeküste.

Digitized by Google

Die Küste der Ostsee ist, gleich der Küste der Nordsee, meist flach und sandig. Statt der Seedämme und Seeschleusen (Deiche und Siele) sieht man hier nur Sandhügel (Dünen), von denen viele durch Nadelholz befestigt sind. Auch ist hier kein so hoher Wogendrang wie in der Nordsee, denn Ebbe und Fluth kommen in der Ostsee nicht vor; doch wird das Wasser an den Mündungen der Flüsse, bei starken Nordwestwinden und Stürmen, oft meilenweit aufgestaut und zu Ueberschwemmungen der Ufer getrieben.

Der Salzgehalt der Ostsee ist kaum halb so stark wie in der Nordsee, wegen ihrer Abgeschlossenheit vom Ocean und der vielen Süßwasserflüsse, die sich in dieselbe ergießen.

Die meisten deutschen Flüsse der Ostsee sind, mit Ausnahme der Oder, bloß kurze Küstenflüsse, entspringend aus Landseen, die sich besonders zahlreich an der Mecklenburgischen und Pommerschen Küste zeigen. Längs der Preußischen Ostseeküste rechnet man an 80 solcher Seen und 13 Strandseen. Letztere ziehen sich unmittelbar am Strande hin und stehen mit der Ostsee in schmaler Verbindung, während die eigentlichen Landseen mehrere Meilen landeinwärts liegen. Eine Art Strandseen — durch schmale Landzungen von der Ostsee getrennt, aber mit breitem

BIBL. UNIV. GENT

Eingang für Seeschiffe — sind die sogenannten Haffe, mit starker Strömung und süßem Wasser.

Die Oder ist über 100 Meilen weit schiffbar gemacht, und fast bis zur Quelle Preußisch.

Die Weichsel ist mehr ein slavischer Fluß, und bloß von oberhalb Thorn bis zu ihrer Mündung bei Danzig in deutschen (Preußischen) Händen. Auch der Pregel erhält erst an seiner Mündung bei Königsberg (so weit er durch deutsches Gebiet strömt) seine eigentliche commerzielle Bedeutung, so wie der Niemen erst in der Nähe von Memel.

In handelspolitischer Beziehung steht die deutsche Ostseeküste gegen die Häfen der deutschen Nordsee sehr zurück. Die Ursache liegt theils in der günstigeren Lage der Nordseehäfen zu den transatlantischen Ländern (nur der Weltverkehr macht jetzt groß, reich, mächtig), theils in der Einführung der Dampfschifffahrt und Eisenbahnen, wodurch die beiden Haupthäfen der Nordsee (Hamburg und Bremen) in eine beschleunigte und billige Verbindung mit allen Theilen Deutschlands treten. Wenngleich sich der Nachtheil nicht verkennen läßt, der dadurch den Häfen der Ostsee erwächst, so ist doch auch wieder für die Ostseeländer im Allgemeinen das immer mehr sich ausbreitende Eisenbahnnetz von Vortheil, da sie dabei den großen Umweg durch den Sund und den die Schifffahrt erschwerenden Sundzoll sparen. Die Bewohner der deutschen Ostseeküste beziehen bereits viele Waaren über Hamburg und Bremen rascher und wohlfeiler als über Stettin und andere ihnen näher lie-

Digitized by Google

gende Häfen. Selbst schlesische Wolle, Zink, Branntwein rc., die früher größtentheils über Stettin ausgeführt wurden, gehen nun in nicht geringer Menge über Hamburg seewärts. Eben so Getreide aus dem östlichen Mecklenburg; Vieh und Butter aus dem nördlichen Schleswig-Holstein rc.

In so fern wird der directe Handel der Ostseehäfen mit überseeischen Ländern, der ohnehin nicht sehr beträchtlich war, abnehmen, da er sich mehr auf europäische Häfen beschränkt (von Stettin ging im Jahr 1852 kein einziges Schiff nach transatlantischen Ländern); dagegen wird solcher unzweifelhaft zunehmen in der Einfuhr schwerer Güter, wie z. B. von Steinkohlen, Eisen, Salz rc. aus England, und in der Ausfuhr von Getreide, Bauholz rc. dahin. Auch mit Rußland und Schweden wird sich der Verkehr der Ostseehäfen heben, namentlich für werthvolle Waaren und Eilgüter, die früher meist zu Wasser (durch den Sund) aus England, Holland, Frankreich rc. nach Stockholm und Petersburg gingen, nun aber viel über Hamburg und von da auf der Eisenbahn nach Lübeck, Rostock oder Stettin zum Weiterversandt befördert werden. Besonders stark ist in neuerer Zeit die Versendung nach Rußland von Champagner-Wein und französischen Luxus- und Modeartikeln von Havre nach Hamburg mit Dampfschiff, und von da pr. Eisenbahn nach Lübeck, oder auch ganz pr. Eisenbahn (als Schnellgut) über Brüssel und Berlin nach Lübeck oder Stettin. Umgekehrt werden künftig viele russische Waaren von Petersburg — für Oesterreich und Oberitalien bestimmt — ihren Weg über Stettin und Lübeck nehmen, wenn das süddeut-

sche Eisenbahnnetz und die Bahn von Wien nach Triest erst einmal ganz vollendet sein wird.

Sehr wünschenswerth wäre für die deutschen Ostseehäfen die Einführung eines freieren Handelssystems in Rußland, das zugleich für die mittleren und untern Klassen Rußlands eine große Wohlthat wäre; denn der jetzige russische Handelstarif ist mehr einer Absperrung zu vergleichen, und nur die reichen und wohlhabenden Klassen Rußlands können fremde Waaren einführen, ohne sich durch den erhöhten Werth gedrückt oder belästigt zu fühlen. Auch bestehen in Rußland noch höchst nachtheilige Verkehrsbeschränkungen. So darf z. B. kein **Thee** (ein so wichtiger und allgemeiner Verbrauchsartikel in Rußland) seewärts in die russischen Häfen der Ostsee eingeführt werden, sondern muß noch immer auf dem alten langen kostspieligen Landweg von der weit entfernten Nordgrenze Chinas (Kiachta) über Nischni-Nowogrod bezogen werden, was diesen Artikel außerordentlich vertheuert, während die Engländer und Hanseaten solchen zu ungleich billigeren Preisen liefern. Die Meinung, daß sich der Thee auf dem Caravanenweg besser hält als auf dem Seewege, ist ein reines Vorurtheil; denn die Theekisten sind im Innern so hermetisch mit Blei verschlossen und verlöthet, und von außen mit so dichtem feinem Oelpapier beklebt, daß die Seeluft durchaus keinen Einfluß darauf äußern kann, wovon man sich bei'm Oeffnen der Kisten in England und anderwärts durch den wohlerhaltenen Geruch zur Genüge überzeugt hat.

Digitized by Google

Die Oder.

Flußlänge.

Von ihren Quellen bis zur Mündung rechnet man den Lauf der Oder, der Wasserstraße nach, zu 120 deutschen Meilen, in gerader Richtung bloß 70 Meilen. Der Standort des Pegels bei Küstrin ist von der Oderquelle eben so weit entfernt als Magdeburg von der Quelle der Elbe, nämlich 75 Meilen dem Laufe des Flusses nach (s. Berghaus Physikal. Atlas. S. 80). Die Oder ist fast ganz Preußisch, und nahe an 100 deutsche Meilen (bis Ratibor) schiffbar gemacht.

Flußtiefe.

In dem obern und mittlern Theile der Oder ist die Tiefe sehr verschieden; sie wechselt von 18 bis 30 Zoll und darüber, je nach dem Wasserstande, daher auch nur kleine

Digitized by Google

und flach gehende Fahrzeuge die obere Oder befahren. Ueber den untern Theil der Oder und die Oderschifffahrt überhaupt s. „Stromregulirung“.

Gefäll.

Die Oder hat von ihrer Quelle bis zur Mündung einen Fall von 1720 Fuß. Sie ist in dem allergrößten Theile ihres Gebiets ein Fluß der Ebene. Selbst ihre Quelle liegt auf einem Berglande niederer Art (Mährische Sudeten).

Auf der untern Oder von Schwedt bis zur äußersten Odermündung (17 Meilen) ist der Fall sehr gering, bloß etwas über 3 Fuß, nämlich

von Schwedt bis Garz	($3\frac{3}{4}$ M.)	— $8\frac{3}{8}$ Z.
„ Garz bis Stettin	(4 „)	1 F. $\frac{1}{4}$ „
„ Stettin bis zur Mündung in den Dammarsch bei d. Königsfahrt	($1\frac{3}{5}$ „)	— $5\frac{7}{12}$ „
„ da bis zum Papenwasser . .	($1\frac{1}{5}$ „)	— 4 „
„ da durch das Haff	($4\frac{1}{5}$ „)	— 4 „
„ da durch die Swine b. z. Ostsee	($2\frac{4}{8}$ „)	— $4\frac{2}{3}$ „
	$17\frac{3}{20}$ M.	3 F. $3\frac{7}{8}$ Z.

(S. Pommersche Beitr., 4r Jahrg. 1s Heft. 1852. S. 40.)

Im Ganzen ist die Oder ein ruhiger Fluß, der in breitem Bette zwischen Wiesen und Hügeln seines Wegs geht. Hohes Wasser im Frühjahr ist den Uferbewohnern nicht unlieb, da es ihre Wiesen befruchtet.

Digitized by Google

Stromregulirung und Uferbauten.

Vermittelst mehrerer Schleusen (zu Breslau, Ohlau, Brieg und Kosel) ist die Oder bis Ratibor schiffbar gemacht; bis Breslau gehen Fahrzeuge von 800 Ctr. (bei gutem Wasserstande), und höher hinauf bis Oppeln und Ratibor Kähne von 2—300 Ctr.

Unterhalb Schwedt sind 3 Durchstiche gemacht znr Verkürzung der Krümmungen und Inseln:

1) bei dem Dorfe Nipperwiese ($^1/_6$ Meile lang);
2) unterhalb Fiddichow bis zur Stadt Garz, die Kreuzfahrt ($^1/_4$ Meile lang);
3) am Damansch-See (die Königsfahrt).

Früher mündete die Oder $^1/_2$ Meile weiter unten in den Daman-See. Im Jahr 1842 wurde mittelst einer Durchgrabung der Wiesen die jetzige Mündung (Königsfahrt) gebildet, während das alte Bett (die enge Oder) unverändert geblieben ist. Ein seeartiges Wasser, in dem größere Inseln mehrere Arme bilden, ist von hier an die Fortsetzung der Oder auf $1^1/_2$ Meilen Länge. Dasselbe führt in seiner ersten Hälfte den Namen: Damansch- oder Daman-See (ein Seitenarm ist die enge Jeetzig), in der

Digitized by Google

zweiten Hälfte in seinen beiden Hauptarmen: weite und enge Streeve, und in dem letzten und schmalsten Theil: die Pölitzsche und Jasenitzsche Fahrt genannt.

Die enge Oder wird links durch einen schmalen Wasserlauf, die Larpe, zunächst der Pölitz mit der Jasenitzschen Fahrt verbunden; rechts zwingt sich ein ganz kurzer Wasserlauf, der Raduhn, vom Damansch ab, um gleich darauf wieder in die weite Streeve zu treten. Hiernächst strömt die Oder durch das Papenwasser (ein See von 1 M. l. und 1/2 br.) und mündet dann in das große Haff. (S. Beiträge zur Kunde Pommerns. 4r Jahrg. 1s Heft. Stettin 1852.)

Im weitern Sinne ergießt sich die Oder durch 3 Mündungen (Divenow, Swine und Peene) in die Ostsee, durch das große oder Stettiner Haff (eine Meeresbucht von 6 M. Länge und 3 M. größte Breite), wodurch 2 Inseln (die Insel Wollin und die Insel Usedom) gebildet werden. An der Divenow liegen die Häfen Cammin (rechts) und Wollin (links). An der Peene, oder vielmehr an der Mündung des kleinen Haffs, liegt Wolgast (links), und an der mittleren Mündung (Swine) liegt auf der Insel Usedom Swinemünde, mit gutem Hafen (18 Fuß Wassertiefe) und 2 schönen Steindämmen 1817—1824 erbaut mit einem Kostenaufwand von 1 1/2 Millionen Thlr.). Auf dem Ostdamme wurde im Jahr 1829 eine 38 Fuß hohe eiserne Leuchtbaake mit 5 Lampen errichtet. Von hier gingen sonst die meisten Güter durch Lichterschiffe nach Stettin (9 Meilen Entfernung mit den Krümmungen), jetzt nur wenige mehr. Alle Schiffe aus der See, einschließlich der Seedampfer,

können nun bis nach Stettin heraufkommen. Selbst kleine russische Kriegsschiffe sah man bisher zuweilen in Stettin.

Zwei große Dampfbagger sind seit mehreren Jahren zwischen Swinemünde und Stettin zur Vertiefung des Fahrwassers in Thätigkeit, wodurch das Fahrwasser der Swine bereits auf 13 Fuß gebracht ist (bei niedrigem Wasser), und bei ferneren Arbeiten hofft man es auf 16 Fuß zu bringen. Nach dem Berichte der Stettiner Handelskammer für 1851 schreitet jedoch diese Vertiefung wie überhaupt die Regulirung des Oderbettes nur langsam vor, welches die gedachte Handelskammer zu den Hindernissen Stettins zählt. Auch fehlt zu Stettin noch ein Dock und eine freie Niederlage für den Waarenhandel.

Von der Seeseite erschweren 2 große Sandinseln den Eingang in das Stettiner Haff. Auch oberhalb Stettin (zwischen Stettin und Frankfurt) stößt man auf mehrere sandige und schlammige Inseln (Werder) in der Oder, die durch Durchstiche umgangen werden könnten. Diese und noch weiter aufwärts vorkommende Versandungen bieten eine solche Unsicherheit dar, daß auf eine regelmäßige Schifffahrt der Oder gar nicht gerechnet werden kann; in der Zeit aber, wo diese stattfindet, herrscht dort ein solcher Zudrang, daß dadurch nicht allein die Frachtsätze auf das Doppelte gesteigert werden, sondern daß auch nicht selten grade das Holz, welches eine so hohe Fracht nicht tragen kann, gegen andere Sendungen zurückstehen muß. Ein gleiches gilt von der Warthe.

Digitized by Google

Brücken.

An der obern Oder befinden sich steinerne Brücken zu Ratibor, Kosel, Oppeln, Brieg, Ohlau, Breslau, Steinau, Glogau, Krossen, Frankfurt, Cüstrin und Schwedt.

Zu Stettin führen über den westlichen Oderarm 3 hölzerne Zugbrücken und über die östlichen Arme (Parnitz und kleine und große Regelitz) 3 hölzerne Brücken bis nach Damm, auf der gewöhnlichen Landstraße nach Hinterpommern.

Die große Regelitz oder der Kranich-Strom (auch Zollstrom genannt) fließt in den Dammschen See ab und ist 6 M. weit schiffbar; sie nimmt die Parnitz und die kleine Regelitz auf (beide eine kurze Strecke für Kähne fahrbar).

Außerdem führen mehrere Steinbrücken der Eisenbahn (Ostbahn) oberhalb der Landstraße durch ein Terrain, in welchem die große Regelitz, noch in mehrere Arme getheilt, zwischen Inseln (Werder) hinfließt, während sie, wo sie die Landstraße durchschneidet, zu einem breiten Strome vereinigt, ihren Weg zum Dammschen See nimmt.

Fahrdämme.

An der untern Oder sind mehrere (wasserfreie) lange Fahrdämme:

1) bei Schwedt, mit 13 großen und kleinen Brücken von 2243 Fuß zusammen.
2) der Stettin-Stargardter Eisenbahndamm bei Stettin, 1844—46 erbaut, mit vielen Brücken. (11600 F. bestehen aus Brücken.)

3) Die Chaussee zwischen Stettin und Altdamm, mit 23 Brücken von 2235 F. lichte Oeffnung. Diese bildet einen Theil der Berlin-Stettin-Danziger Chaussee. Die sogenannte Zollbrücke wurde im Jahr 1848 neu erbaut.

(S. Beiträge zur Kunde Pommerns, herausgegeben von dem Vereine für Pommersche Statistik, 4r Jahrg., 1s Heft. Stettin 1852. S. 46.)

Fähranstalten.

Eine Fähre besteht an der untern Oder bloß bei Swinemünde über die Swine.

Fliegende Brücken und Schiffbrücken sind an der Oder nicht vorhanden.

Nebenflüsse der Oder.

Der bedeutendste und lebhafteste Nebenfluß der Oder ist die Warthe, die bis Posen schiffbar ist (für kleine Fahrzeuge bis Colo in Polen) und zu Küstrin (wo sie an 600 F. br.) in die Oder fällt. Die Warthe herab kommt besonders viel Bauholz nach Stettin in Flößen (von 40 F. lang und 12—18 F. breit), deren mehrere stets mit einander verbunden sind. Die Waldungen im Gebiet der Warthe enthalten noch eine Menge schwerer Bau- und Schiffhölzer, die aber wegen mangelnder Flußregulirung nicht zu angemessenen Preisen befördert werden können. Die Zahl der im

Digitized by Google

Jahr 1852 durch die Stadt Posen gegangenen Holzflöße war nahe an 2000. Oberhalb Landsberg mündet die ebenfalls schiffbare u. flößbare Obra in die Warthe.

Außer der Warthe und Obra sind auch die Flüßchen Netze und Brahe kanalisirt. Erstere (Netze) fließt in die Warthe unweit Landsberg durch eine Abkürzung (Kanal). Von Labischin bis Nackel ist sie flösbar. Die Brahe fällt in die Weichsel unterhalb Thorn und ist von Bromberg schiffbar und flößbar.

Zu den weiteren Nebenflüssen der Oder gehören an der Unteroder:

Die Stepnitz (auch Godenbach genannt), die bei dem Städtchen Massow im Naugardter Kreise entspringt und sich in das Papenwasser unterhalb Stettin ergießt. Dieses Flüßchen wird bloß für Holzflößerei benutzt. Der damit in Verbindung stehende kleine Kanal dient zum Einladen des angeflößten Brennholzes (s. weiter unten „Kanäle").

Die Ihna entspringt unweit Nirenberg (im Saatziger Kreise, fließt an der Stadt Stargardt (12300 Einw.) vorbei, bis wohin (7 M.) sie vermittelst mehrerer Schleusen für kleine Fahrzeuge schiffbar gemacht ist; sie mündet in den Dammschen See unterhalb Stettin, und ist unter der Stettin-Massower Landstraße weggeführt. Oberhalb Stettin (unweit Schwedt) mündet am linken Ufer die Welse in die Oder, die aus verschiedenen Seen der Uckermark entspringt und eine kurze Strecke für Kähne schiffbar ist.

Zwischen Frankfurt und Krossen mündet gleichfalls am linken Ufer, unweit der Mündung der Bober,

die Neisse (Görlitzer Neisse) ein, vom Lausitzer Gebirg in Böhmen kommend, die an Görlitz vorbeifließt und flößbar ist (eine kurze Strecke auch schiffbar).

Bei Krossen fällt die von Guben ab (2 M.) schiffbare Bober in die Oder.

An der obern Oder (Oberschlesien) befinden sich folgende Gebirgsflüsse:

am linken Ufer: die Glatzer Neisse, die an Glatz und Neisse vorüberfließt, und zwischen Brieg und Oppeln einmündet;

am rechten Ufer: die Malapane, die unterhalb Oppeln einmündet und das Eisen- und Steinkohlenrevier oberhalb dem Hüttenwerk Malapane durchströmt;

die Oppe, aus Oesterreichisch Mähren kommend, fließt an Troppau vorbei und fällt unterhalb Ratibor ein;

die Olsa, an Teschen vorbei, mündet ebenfalls bei Ratibor (oberhalb) ein.

In der Nähe der Olsa entspringt die Weichsel (auf den Beskiden).

Oderkanäle.

(Vergl. damit „Güterverkehr auf der Oder".)

An der obern Oder (in Oberschlesien) ist der bedeutendste der Klodnitzer oder Gleiwitzer Kanal (6 Meilen lang

mit 18 Schleusen), der von den Steinkohlengruben bei Gleiwitz längs dem Bergflüßchen Klodnitz in die Oder, unterhalb Kosel, führt. In den Jahren 1845/46 wurden auf diesem Kanal in die Oder versendet:

zu Thal:	1845.		1846.	
432 Sch. m.	141412 T.	Steinkohlen.	325 Schiffe mit	111585 T.
419 „ „	551309 Ctr.	Zink u. Eisen.	295 „ „	364756 Ctr.
40 „ „	47394 „	Steinsalz.	36 „ „	4340 „
16 „ „	499 Klafter	Holz.	30 „ „	1112 „

zu Berg:				
	32300	Scheffel Weizen	1144	Scheffel.
	80029	„ Roggen.	20887	„
	38716	„ „ (Hafer?)	—	
	8974	„ Gerste.	2780	„
	13573	„ Erbsen.	3348	„
	51963	„ Kartoffeln.	35820	„
	19739	„ Mehl (Ctr.?)	21282	„
	10416	Ctr. Kaufm.=Güter.	3642	Ctr.

Aus den letzten 6 Jahren fehlen die näheren Mittheilungen. Die Concurrenz der Eisenbahnen wirkt sichtbarlich auf den Verkehr dieses Kanals ein.

Der Malapanekanal. S. vorher Nebenflüsse der Oder.

An der mittlern und untern Oder befinden sich 2 Kanäle.

1) Der alte Friedrich=Wilhelm=Kanal (1662—1668 erbaut), 3 Meilen lang mit 10 Schleusen, der oberhalb Frankfurt aus der Oder in die Spree führt. Ein sogenannter Schiffskanal durchzieht die Friedrichsvorstadt zu Berlin.

2) Der Finow=Kanal, oberhalb Schwedt, 5 Meilen lang mit 17 Schleusen (worunter 2 Havelschleusen) verbindet die Oder mit der Havel und Elbe. (S. Elbe.)

Digitized by Google

Durch den Friedrich-Wilhelm-Kanal und den Finow-Kanal gingen im Jahr 1851, aus der Oder kommend, und meist für Berlin bestimmt: 131223 Wispel oder 3,149252 Scheffel (zu 24 Scheffel das Wispel) Getreide, nämlich 36769 Wsp. Weizen, 56296 Wsp. Roggen, 9395 Wsp. Gerste, 278763 Wsp. Hafer, 17383 Wsp. Oelsaat ꝛc. Davon wurde ein bedeutender Theil auf den Mühlen zu Potsdam, Oranienburg ꝛc. vermahlen.

Zur Abkürzung der Netze in die Warthe dient ein kleiner Kanal oder Durchstich bei Landsberg an der Warthe (Nebenfluß der Oder). Ferner ist hier zu erwähnen der Bromberger Kanal (1773—74 erbaut mit 12 Schleusen, 3½ Meilen lang), der aus der Netze von Nakel bis Bromberg und von da durch die Brahe in die Weichsel, unterhalb Thorn, führt.

Ein ganz kurzer Kanal (¼ Stunde lang, 1804 erbaut, 30 F. breit, 3 F. tief) führt unterhalb Stettin von dem Marktflecken Stepnitz in das Papenwasser, unter dem Namen Stepnitzkanal, und dient zum Einladen des auf dem Bache Stepnitz angeflößten Brennholzes.

Unterhalb Stettin besteht auch seit 1842 ein 1800 F. langer Kanal oder Durchstich, die Königsfahrt, wodurch die alte Odermündung eine beträchtliche Veränderung erlitten hat. Das alte Oderbett wird die enge Oder genannt. Ein ähnlicher Durchstich befindet sich bei Küstrin (zwischen Frankfurt und Schwedt) unter dem Namen „Neue Oder“.

BIBL. UNIV

Häfen und Ausladeplätze an der Oder.

Von unten nach oben genommen folgen solche in nachstehender Reihe aufeinander:

Stettin, Schwedt, Küstrin, Frankfurt, Krossen, Leitersdorf, Neusalz, Beuthen, Glogau, Köben, Steinau, Dyrnfurt, Breslau, Ohlau, Brieg, Oppeln, Kosel, Ratibor.

Ueber den Flußverkehr dieser einzelnen Städte ist, mit Ausnahme Stettins, zur Zeit noch wenig bekannt.

Als Winterhäfen dienen bei Stettin: die Nebenarme der Oder; bei Swinemünde: die Swine.

Oberhalb Stettin fehlt es noch an guten Winterhäfen. Selbst in Stettin sind die Schiffe bei starkem Eisgang nicht ganz außer Gefahr, daher der dort so lange beabsichtigte Dock sehr nöthig und wünschenswerth wäre.

Der Stettiner Hafendamm (Bollwerk genannt) liegt zu beiden Seiten der Oder. Er besteht auf dem linken Ufer von Süden nach Norden:

1) aus dem Eisenbahnbollwerk von	116	Ruthen Länge,
2) von da bis zur langen Brücke	113	„
3) zwischen der langen Brücke und Baumbrücke	118	„
4) aus dem Dampfschiffbollwerk .	78	„
	zus. 425	Ruthen.

Digitized

Auf dem rechten Ufer beträgt die Länge des Bollwerks 154 Ruthen.

Die Breite ist ungleich, doch ist dieselbe durchschnittlich zu 24 Fuß anzunehmen. Der letzte Theil dieses Bollwerks wurde im Jahr 1851 vollendet. Gegenwärtig hat man den Plan, das Dampfschiffbollwerk noch zu verlängern.

Stettin.

Unter den Preußischen Häfen der Ostsee steht Stettin (mit 47600 Einw.) oben an, als Hauptstadt von Pommern und Hafen von Berlin, von dem es durch die Eisenbahn bloß 4 Stunden entfernt ist. Auf der Berlin-Stettiner Bahn wurden befördert:

		Personen.	Güter.
im Jahr	1850	263518.	1,142805 Zoll-Ctr.
	1851	273969.	1,319113 "
	1852	291406.	1,582537 "

Schwere Güter, wie z. B. englische Steinkohlen, englisches und schwedisches Eisen ꝛc. gehen nicht mit der Eisenbahn, sondern noch größtentheils zu Wasser (die Oder hinauf) nach Berlin.

Längere Zeit hindurch, nämlich von 1820 bis 1845, wurde Stettin von der Preußischen Regierung besonders begünstigt; seit der Eröffnung der Berlin-**Hamburger** Eisenbahn hat aber der Handel Stettins in mehrfacher Beziehung abgenommen. Auch die innere Wasserver-

Digitized by Google

bindung zwischen Oder und Elbe (durch den Friedrich-Wilhelm- und den Finow-Kanal) entzieht Stettin manches, was sonst aus Oberschlesien nach Stettin gelangen würde, durch die Havel und die Elbe aber nach Hamburg geht, wodurch nicht allein Fracht und Zeit, sondern auch der Sundzoll erspart wird. Was jedoch Stettin auf der einen Seite durch die Eisenbahnen verliert, gewinnt es wieder auf der andern Seite auf den gleichen neuen Verkehrswegen. So wurden z. B. im Juni 1853 pr. Eisenbahn bedeutende Quantitäten Weizen binnen 8 Tagen von Stettin nach **Nürnberg** geliefert, nachdem die Bestellung durch den Telegraphen geschehen, und ohne Verzug ausgeführt wurde. Auch Stettins Verkehr mit Rußland und Schweden nimmt durch diese rasche Beförderung sichtbarlich zu, namentlich für Eilgüter, für russisches Pelzwerk, Kupfer u. s. w., die jetzt meist über Stettin zur Weiterbeförderung nach Deutschland, England, Frankreich rc. gehen.

Zu den Hauptartikeln der Stettiner Einfuhr gehören englische Steinkohlen, Colonialwaaren, Heringe, französische Weine, Oele, Salz, Pottasche, Talg, Eisen, Kupfer, Farbhölzer rc.; zu den Hauptartikeln der Ausfuhr: Getreide, Bauholz, Spiritus, Branntwein, Oelkuchen, Zink rc.

In Bauholz hat Stettin einen bedeutenden Handel. Das meiste Holz kommt die Oder herab, denn Oberschlesien hat noch ungemein ergiebige Waldungen, namentlich Eichen zum Schiffsbau, die für England gesucht sind.

Die Bauholz-Ausfuhr betrug, dem Werthe nach,

im Jahr 1851	. 1,609700 Thlr.	
1852	. 1,402215	„

Von letzteren gingen nach England für 591070 Thlr.
„ Frankreich „ 463190 „
„ Dänemark „ 175379 „

Von Getreide wurden ausgeführt (meist Weizen):

im J. 1850		1,882992 Scheffel		
1851	47960 Wispel od.	1,151040 „		(d. Wsp. zu 24 Sch.)
1852	42693 „ „	1,024632 „		Darunter
1853	1,845827 Scheffel	Weizen,		696097 Sch. Weizen,
	54653 „	Roggen,		139547 „ Roggen,
	16949 „	Gerste.		146958 „ Gerste.

Der Scheffel Weizen wird in Preußen zu 85 Pfd. gerechnet, der Scheffel Roggen u. s. w. zu 80 Pfd.

	1850.	1851.	1852.	1853.
von Oelkuchen	68830 Ctr.	50580 Ctr.	112579 Ctr.	90800 Ctr.
„ Zink . .	157144 „	155063 „	232778 „	249393 „
„ Rüböl . .	5442 „	27807 „	21525 „	35974 „
„ Branntwein u. Spiritus	62647 „	9676 (?)	33899 „	8595 (?)
„ Brettern .			185207 St.	128507 St.

Die Einfuhr betrug in den Jahren

von	1851.	1852.	1853.
Wein (d. Gew. nach)	85412 Ctr.	77879 Ctr. fremden 2498 „ deutschen	91595 Ctr. fremden 1849 „ deutschen (Rh.- u. Moselw.)
Kaffee	55553 Ctr.	80951 Ctr.	106530 Ctr.
Zucker (Roh-*)	4404 „	7870 „	2898 „ Hutzucker

*) Die frühere starke Einfuhr von Rohzucker in Stettin, für die 3 großen Siedereien daselbst, hat fast ganz aufgehört, seitdem die zunehmende Runkelrübenzuckerfabrikation mit der Colonialzuckerfabrikation wirksam concurrirt. Im Jahr 1846 betrug die Einfuhr in Stettin von Indischem Rohzucker 440000 Ctr., im J. 1850: 219845 Ctr., im J. 1851 bloß noch 4404 Ctr. Dagegen verarbeiteten die beiden

Digitized by Google

von	1851.	1852.	1853.
Heringen . . .	133878 T.	154940 Tonn.	139886 Tonnen.
Reis	—	126223 Ctr.	102072 Ctr.
Guano . . .	—	36402 „	91636 „
Farbhölzern . .	104821 Ctr.	44594 (1850 172467)	70059 „
Eisen u. Stahl (aller Art) .	467884 „	454889 (oh. Schien.)	355862 „ Roheisen
			56148 „ Stabeis.
Kupfer und			25885 „ Schienen
Kupferwaaren .	38536 „	37675 Ctr.	44008 „
Steinkhl. (engl.)	1,841565 „	1,390040 „	1,914951 „
Salz	—	47689 „	132745 „

Nach den Mittheilungen des statistischen Bureaus in Berlin, 3r Jahrg. S. 64 (Berlin 1850) war die Steinkohleneinfuhr Stettins in den Jahren 1845 bis 1849 wie folgt:

1845	.	2,191141 Ctr.
1846	.	2,062702 „
1847	.	1,764081 „
1848	.	1,520482 „
1849	.	2,336344 „

Zu verwundern ist, daß, während sich in der Nähe der Oder (Oberschlesien) die ergiebigsten Steinkohlenbergwerke befinden, Stettin und Berlin es noch immer vortheilhafter finden, diesen Brennstoff aus England zu beziehen (von der Steinkohleneinfuhr Stettins gehen ²/₃ nach Berlin).

Dem Gewichte nach hat sich die Gesammt-Einfuhr Stettins im Jahr 1852 (gegen 1851) verringert, dem Werthe nach aber vermehrt.

---

noch bestehenden Raffinerien im J. 1852 179500 Ctr. Rüben-Rohzucker, wovon der größte Theil (an 100000 Ctr.) auf die Pommersche Provinzialsiederei kam.

Folgendes war der Werth der Ein- und Ausfuhr seewärts in den Jahren 1847 bis 1852, nach dem Berichte der Stettiner Handelskammer.

	See-Einfuhr.	See-Ausfuhr.	Zusammen.
1847	6,890000 Thlr.	27,014000 Thlr.	33,904000 Thlr.
1848	3,850000 „	11,280000 „	15,130000 „
1849	4,512000 „	12,212000 „	16,724000 „
1850/52 durchschnittl.	7,323000 „	12,949000 „	20,272000 „

Die Ein- und Ausfuhr land- und flußwärts sind noch nicht bekannt. (S. weiter unten.)

Nach dem Gewichte betrug die Gesammt-Einfuhr
im Jahr 1850 . 3,641160 Ctr.
1852 . 3,785000 „ (mit Steinkohlen).

Zu den Fabrikanstalten Stettins gehören bedeutende Oel- und Mahlmühlen, Holzsägen, eine Eisengießerei, Branntwein- und Spiritusbrennereien und 2 Zuckersiedereien:

1) die Pommersche Provinzialsiederei,

2) die neue Stettiner Siederei. Die 3te (Vereins-Siederei) hat fallirt; doch beabsichtigt man dieselbe wieder in's Leben zu rufen.

Spiritus und Kornbranntwein wird besonders stark in der Preußischen Ostseeprovinz verfertigt. Auch in Posen gehört Spiritus zu den beträchtlichsten Handelsartikeln.

Es lag in der Absicht der Preußischen Regierung, Stettin vom Jahr 1854 an zum Freihafen zu erklären, womit zugleich die Erbauung von Docks verbunden sein sollte. Dieser Plan scheint aber wieder aufgegeben worden zu sein.

Digitized by Google

Stettins Ein- und Ausfuhr **seewärts**,*) nach den Hauptartikeln und deren Gewicht, von 10 zu 10 Jahren, seit 1815.

Einfuhr.

Jahr.	Kaffee. Ctr.	Rohzucker. Ctr.	Reis. Ctr.	Wein. Ctr.	Heringe. Tonnen.	Salz (a. Engl.) C.
1815	21074	24768	1307	119165	32084	98851
1825	12201	60477	9631	66101	37224	63090
1835	5570	97346	22620	99276	72899	393902 i. J. 1844
1845	60034	346587	91929	91160	125845	191691
1852	80951	7870	162229	68203	154940	47696

	Palm- u. Cocusöl. Ctr.	Baumöl od. Olivenöl. Ctr.	Thran. Ctr.	Talg u. Seife. Ctr.	Pottasche. Ctr.
1815	—	1563	13800	80006	17993
1825	—	7362	18272	41933	30618
1835	22209	5378	91088	32889	25331
1845	61273	45073	199427	11317	40503
1852	94659	24131	54962 i. J. 1851	32663 (u. Lichter)	56759

	Steinkohlen. Ctr.		Leinsaat. Ton.	Flachs, Hanf u. Heede. Ctr.	Baumwolle. Ctr.
1815	19680	(328 L. v. 6000 Pfd.)	13283	14247	484
1825	86820	(1447 „ „	24098	4654	732
1835	518280	(8638 „ „	31809	13398	3707
1845	2,190710	(36512 „ „	73514	19204	8032
1852	2,336334	(38939 „ im J. 1849)	83414	10585	6418 i. J. 1850
	1,889075	(31314 „ 1850)			
	1,841565	(30693 „ 1851)			
	1,390040	(„ 1852)			

*) Die **landwärts** erfolgten Ein- und Ausfuhren sind hiervon ausgeschlossen, da bis jetzt noch keine amtliche Aufstellung davon gemacht worden ist. (S. Statistik der überseeischen Ein- und Ausfuhr Stettins in den Jahren 1814—1851, nach amtlichen Quellen herausg. von dem Vereine für Pommersche Statistik. Stettin 1852. 8.) Der **Werth** der Güter ist hierbei nicht bemerkt (Holz ausgenommen).

Fortsetzung der Einfuhr seewärts.

Jahr.	Eisen u. Stahl. Ctr.	Eisenschienen. Ctr.	Rappsaat. Ctr.	Mehl a. Rußl. Ctr.
1815	2977	—	—	—
1825	10310	—	—	—
1835	17395	—	—	—
1845	73981	363229	59877	—
1846	—	166867	—	—
1847	—	138087	—	581249
1848	—	75519	—	—
1849	—	5172	—	—
1850	—	163827	95	171
1851	467884	102813	—	—
1852	454889	72183	—	—

Ausfuhr.

	Bauholz. Thlr. Werth.	Schiffsholz. Thlr.	Zink. Ctr.	Weizen. Last.	Branntw. u. Spir. Ctr.
1815	26215	1486	—	75	1030
1816	—	—	2970	—	—
1825	15370	4558	29783	405	1849
1834	—	—	—	—	133642
1835	23658	47142	89475	79	18679
1842	—	—	—	—	211923
1845	40862	47170	162519	10152	66775
1847	150282	—	172716	Scheffel	109240
1849	—	—	—	1,095615	103831
1850	—	—	156944	913512	62647
1851	—	—	235542	668256	33899
1852	55122	44411	155063	—	9676

	Roggen.	Gerste.	Erbsen.	Leinsaat.
1850	3686 Last	5805 Last.	32382 Sch.	— Sch.
1851	88416 Sch.	1596 „	21168 „	14254 „
1852	133968 „	141072 Sch.	38016 „	—

Digitized by Google

Schifffahrtsverkehr von Stettin und Swinemünde.

Daß dieser Verkehr, was die Schiffezahl betrifft, nicht grade im Abnehmen, sondern im Jahr 1852 eher im Zunehmen war, beweist die Zahl der im Vorhafen von Stettin (Swinemünde) in den Jahren 1851 u. 1852 eingelaufenen Schiffe, worunter freilich auch viele leere.

Es kamen nämlich daselbst an

im Jahr 1851	2163	Schiffe	mit	153584	Lasten,
1852	2241	„	„	159780	„
Zunahme im J. 1852	78	Schiffe	mit	6196	Lasten.

Unter den im Jahr 1852 eingelaufenen waren (beladen und in Ballast)

730	Preußische Schiffe	mit	75502	Last,	
933	fremde „	„	77009	„	(d. h. nicht Preuß., woru. viele deutsche)
469	Küstenfahrer	„	7269	„	
109	Dampfschiffe		—		
2241	Schiffe	mit	159780	Last.	

Der Nationalität oder Flagge nach liefen in Stettin ein:

Beladene Schiffe.	1850.	1851.
Preußische	385	449
Russische	24	8
Schwedische	38	25
Norwegische	48	65

Beladene Schiffe.	1850.	1851.
Dänische	29	55
Mecklenburgische	12	14
Lübecker, Hamburger und Bremer . . .	13	11
Hannoversche und Oldenburgische	44	56
Holländische und Belgische	146	126
Englische	326	371
Französische	15	4
Italienische, Spanische und Portugiesische .	12	6
	1092	1190

(Im Jahr 1849: 915 Schiffe, worunter 1 Amerikanisches.)

S. Statistik der Ein= und Ausfuhr Stettins in den Jahren 1814 bis 1851, von dem Vereine für Pommersche Statistik, Stettin 1852, herausgegeben.

Von den im Jahren 1852 von Stettin ausgelaufenen Seeschiffen hatte kein einziges eine transatlantische Bestimmung.

Nach England gingen . . .	412	Schiffe,
„ Frankreich	106	„
„ Holland	29	„
„ Belgien	4	„
„ den Rheinprovinzen . .	42	„
„ Algier	1	„
„ Hannoverschen Häfen .	18	„
„ Bremen	4	„
„ Hamburg	1	„
„ Norwegen	90	„
„ Schweden	47	„
„ Dänemark	191	„
„ Rußland	59	„
„ Lübeck	13	„
„ Mecklenburg	9	„
	1026	Schiffe.

Digitized by Google

Rhederei von Stettin.

Am 31. December 1852 besaß Stettin (ohne Swinemünde) 167 Schiffe mit 22876 Last, und am 31. December 1853: 170 Schiffe von 24017 Last.

Ferner an Dampfschiffen:

2 Seedampfer, die der Regierung angehören,
6 Flußdampfer, die fremden (d. h. nicht Stettiner) Rhedern angehören,
10 Schleppdampfer, und 2 Dampfbagger.

Swinemünde besaß

am 31. Decbr.	1851 :	33 Schiffe von 4110 Last,
„ 31. „	1853 :	36 Schiffe von 4613 Last.

Gegen das Jahr 1851 fand im Jahr 1852 zu Stettin eine Abnahme der (eigenen) Schiffe und Lastenzahl statt (nämlich 10 Schiffe mit 1047 Last weniger als im Jahr 1851); dagegen zeigte sich im Jahr 1853 wieder eine Zunahme von 3 großen Schiffen mit 1141 Last. Die mittlere Größe der Stettiner Schiffe ist ungefähr 70 Last.

Digitized by Google

Flußdampfschifffahrt.

Die Oder wird von Stettin bis Frankfurt, 23 M. weit, mit Dampf befahren. 3 Personendampfboote fahren täglich zwischen diesen beiden Städten und den Zwischenstationen (Schwedt, Küstrin ꝛc.). Unterhalb Stettin unterhalten 3 Dampfer den Verkehr zwischen Swinemünde und Stettin. Außer diesen 6 Flußdampfern besitzt Stettin 10 Schleppdampfer und 2 der Regierung gehörige Dampfbagger.

Seedampfschifffahrt.

Die Preußische Regierung besitzt zu Stettin 2 Seedampfer, die zwischen Stettin, Danzig, Königsberg und Petersburg fahren. Die Fahrt nach Petersburg wurde im Frühjahr 1854 wegen den kriegerischen Verhältnissen eingestellt, und dagegen eine nach Stockholm (über Calmar) eingerichtet.

Ein dänischer Dampfer (Postschiff) fährt wöchentlich zweimal zwischen Kopenhagen und Stettin.

Güterverkehr auf der obern (schlesischen*) Oder.

Durch die Schleuse zu Brieg (oberhalb Breslau) gingen zu Berg und zu Thal

	1850.		1851.	1852.
belad. Kähne zu Thal	2447	mit 1,326412 Ctr. Güter.	2509	1633
ditto zu Berg	1374	leer u. 27413 Klafter Holz.	835	765
	3821		3344	2398

Die Ladung der zu Berg gehenden Kähne (Oder-Zillen) besteht meist aus Bruch- u. Gußeisen, Getreide, Mehl, Siedsalz ꝛc.

*) Schlesien ist die volkreichste Provinz Preußens, selbst stärker bevölkert wie die Rheinprovinz; dennoch ist der dortige Verkehr bei weitem noch nicht so entwickelt, als er sein könnte. Ungarische Produkte gehen zu Land bis Ratibor und Breslau, und von da die Oder hinab, jetzt aber auch viel auf der Eisenbahn, wie überhaupt der Waarentransport auf der oberschlesischen Eisenbahn (die mit der österreichischen Nordbahn in Verbindung steht) jährlich im Zunehmen ist. Es wurden auf derselben befördert

im Jahr 1845	. .	300891	Ctr. Güter
1846	. .	1,375770	„
1847	. .	1,735716	„
1848	. .	1,936440	„
1849	. .	2,236420	„
1850	. .	3,619000	„
1852	. .	6,820000	„ (Unt. letzteren 4,611139 Ctr.

Steinkohlen.) Eine Zweigbahn von Ratibor nach Nicolai ist gegenwärtig im Bau, vornehmlich für Steinkohlen, welche künftig in großer Menge auf der Ferdinands-Nordbahn nach Wien gehen wer-

Digitized by Google

Durch die Schleuse zu Brieg gingen in den Jahren 1850/52 folgende Hauptartikel:

	1850.	1851.	1852.
Zink	348607 Ctr.	322750 Ctr.	249350 Ctr.
Fabrizirtes Eisen . .	362902 „	366179 „	322099 „
Roheisen	51068 „	101936 „	48506 „
Eisenschienen	25598 „	28733 „	11809 „
Steinkohlen	193784 „	72579 T.	57439 T.
Steinsalz	19156 „	26099 Ctr.	21717 Ctr.
Getreide	64230 „	3994 Wsp. à 24 Sch.	2044 Wsp.
Runkelrüben	10193 „	23216 Ctr.	15643 Ctr.
Ferner Stammholzflöße zu Thal		2054	2883

Durch die Schleuse zu Ohlau (zwischen Brieg und Breslau) gingen im Jahr

1847: 3485 belad. Kähne m. 2,195301 Ctr. Güter u. 50195 Klafter Holz
1850: 2418 ditto „ 1,316988 „ „ „ 21731 „ „

---

den. Im März 1853 wurde für die Oberschlesische Eisenbahn ein neues Capital von $4^1/_2$ Million Thlr. geschaffen.

Nach Tellkampf wird Schlesien durch die Zollbefreiungen und Zollermäßigungen im Zwischenverkehr mit Oesterreich sehr gewinnen und durch Beseitigung der bisherigen Nachtheile der Grenzsperre zu einem höhern Aufschwunge aller Industriezweige gelangen. Seine natürlichen Reichthümer an fruchtbarem Boden, gesunden Weiden, großen Waldungen, ergiebigen Eisen- und Zinkbergwerken, unerschöpflichen Steinkohlen- und Braunkohlenlagern, schönem Marmor, kurz an allen natürlichen Materialien und Bedingungen, eine vielversprechende Landbau- und Fabrikindustrie, werden Schlesien zu einem reicheren Lande machen und seine Bevölkerung zu größerer Thätigkeit antreiben, und die Ausfuhr von Getreide aus dem kornreichen Ungarn wird den armen Webern in Schlesien das Brod reichlicher gewähren als bisher. (S. Beiträge zur Nationalökonomie und Handelspolitik von J. L. Tellkampf. Leipzig 1853, 2s Heft S. 90.)

Digitized by Google

Durch die Unterschleuse zu Breslau (im Bürgerwerder) gingen im Jahre 1852 stromab

ganz belad. Kähne 1225 }
halb belad. Kähne 127 } 1352 mit 33118 Ctr. Roheisen,
24177 T. Steinkohlen,
210010 Ctr. Zink,
45934 „ Zinkblech,
33032 Stämme Bauh. i. Flößen.

stromauf ganz beladene Kähne 84 }
unter halber Tragfähigkeit 1098 } 1182.

Dem Gewichte nach gingen durch dieselbe Schleuse

	zu Thal.	zu Berg.
1851 .	1,563914 Ctr.	190096 Ctr.
1852 .	796261 „	180139 „

Ueber den Verkehr auf der mittleren und unteren Oder fehlen zur Zeit noch zuverlässige Angaben.

Durch das Wehr zu Beuthen (zwischen Breslau und Frankfurt) gingen zu Thal im Jahr

1851	1702 Kähne mit Gütern,	743 Kähne mit Salz,	310 leer,
1852	1557 „ „ „	601 „ „ „	110 „

Durch die Brieskower Schleuse (Friedrich=Wilhelm=Kanal) gingen im Jahr 1850

von der Oder aufwärts in die Spree 2175 beladene Kähne,
51 leere „
in die Oder von der Spree abwärts 2117 beladene „
1333 leere „

Von den aus der Oder in die Spree gegangenen waren beladene 130 nach Berlin, 161 nach der Elbe bestimmt, größtentheils mit Zink befrachtet. (S. Handelsarchiv. 1851. 4s Heft.)

Digitized by Google

Nach Hübner (Jahrb. für Statistik 2r Jahrg. S. 386) kamen nach Stettin die Oder herab im Jahr

	1851	7194	Kähne mit	178098	Ctr.
	1852	7123	„ „	169825	„
und gingen von Stettin ab, die Oder hinauf . .	1851	7390	„ „	181482	„
	1852	7111	„ „	167473	„

Diese Angabe bedarf jedoch noch der nähern Nachweisung.

Die Stettiner Assecuranzgesellschaften versicherten gegen Gefahr der Stromreise im Jahr 1851 für 10,412280 Thlr.
1852 „ 11,591688 „

Oderzölle.

Die Oder ist für inländische Erzeugnisse frei von Zöllen, da dieser Fluß, so weit er schiffbar, nur unter einer Regierung steht (der preußischen); eben so wie der Main, so weit er durch bairisches Gebiet strömt, zollfrei ist. Die neuen Beschlüsse über die Durchgangszölle auf der Oder traten am 1. October 1851 in Kraft. Dadurch wurde den Beschwerden Stettins über die unverhältnißmäßige Besteuerung des Oderhandels gegen die Elbzölle größtentheils abgeholfen. Dennoch sind noch immer manche ausländische Artikel, wenn man den Sundzoll mitrechnet, hoch belastet, wie z. B.

Digitized by Google

	Oderzoll.	Sundzoll.	Elbzoll.
Baumöl	5 Sgr.	3 Sgr. $3^3/_4$ Pf.	6 Sgr. $6^3/_4$ Pf.
Farbholz in Blöcken	$2^1/_2$ „	— „ $8^{17}/_{20}$ „	6 „ $6^3/_4$ „
„ gemahlen	5 „	— „ $8^{17}/_{20}$ „	6 „ $6^3/_4$ „
Harze	$2^1/_2$ „	1 „ $7^7/_8$ „	6 „ $6^3/_4$ „
Palmöl	5 „	3 „ — „	6 „ $6^3/_4$ „
Sumack	$2^1/_2$ „	1 „ $11^3/_4$ „	6 „ $6^3/_4$ „
Soda	5 „	— „ $9^{15}/_{16}$ „	5 „ 3 „
Schwefel	5 „	1 „ $1^1/_4$ „	5 „ 3 „
Thran	5 „	— „ $9^{19}/_{20}$ „	5 „ 3 „
Heringe	$3^3/_4$ „	— „ $6^{24}/_{25}$ „	2 „ $7^1/_2$ „
Salpeter	$2^1/_2$ „	5 „ $2^{19}/_{20}$ „	2 „ $7^1/_2$ „

Schifffahrtsverkehr in Berlin im Jahr 1851*)
(zum Oder- und Elbgebiete gehörig).

	Schiffsgefäße. (Warum nicht einfach Schiffe? **) beladen.	leer.	zus.	Floßhölzer. Stck. (soll wohl heißen Stämme?)
eingegangen	20348	1123	21471	19429 u. 27 Flöße
ausgegangen	2990	17863	20853	11
durchgegangen	4794	1134	5928	32698
	28132	20120	48252	52138
im Jahr 1850	24701	19895	44596	35927
mehr 1851	3431	225	3656	16211 u. 2 Flöße.

(Nach dem amtlichen Centralblatte der Abgaben-, Gewerbe- und Handelsgesetzgebung für 1852. Nr. 5.)

*) S. Bericht über den Handel und die Industrie von Berlin in den Jahren 1850 u. 1851, erstattet von den Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft. Berlin 1852. 4. (Dieser Bericht enthält im ganzen wenig Statistisches, mehr Wünsche und Andeutnngen zur Verbesserung der verschiedenen Handels- und Gewerbszweige.)

**) Es ist sehr zu tadeln, daß man auch in Preußen dergleichen unpassende und unklare Benennungen einführt. Man hat an den Oesterreichischen genug. (S. meine Donau S. 71.)

Unter den im Jahr 1851 zu Wasser eingegangenen Gütern waren

zum Verbleib in Berlin (soll wohl heißen z. Verbrauch?)

1,294217	Ctr. Kaufmannsgüter,
211229	„ Mühlenfabrikate (Mehl?),
78931	Wsp. Getreide,
22106	Last Salz,
127726	Sch. Obst,
140043	Ctr. rauhe Fourage (?),
3,762441	Sch. Steinkohlen.

Zum Durchgang:

379031	Ctr. Kaufmannsgüter,
15358	„ Mühlenfabrikate,
1706	Wsp. Getreide,
4307	Last Salz und 1944 Sch. Obst,
2595	Ctr. rauhe Fourage,
75037	Sch. Steinkohlen.

Auf der Hamburger Eisenbahn kamen im Jahr 1851 nach Berlin 1,127194 Ctr. und von den Zwischenstationen 186454 Ctr.

Darunter waren	248000	Ctr.	Twiste und Garne,
	105000	„	Baumwolle,
	184000	„	Kaffe,
	89673	„	Milch,
	50000	„	Rohzucker,
	72000	„	Eisen und Eisenwaaren ꝛc.

(S. Elbe. „Hamburgs Handelsbeziehungen zu Berlin".)

Auf der Berlin-Stettiner Eisenbahn wurden befördert:

im Jahr 1850	263518	Perf.	1,142805	Ctr. Güter.
1851	273969	„	1,319113	„
1852	291406	„	1,582359	„ Davon
			928379	zwischen Berlin u. Stettin
		und	653978	streckenweise.

BIBL. UNIV. GENÈVE

Der Produktenhandel Berlins besteht hauptsächlich in Bau- und Brennholz, Steinkohlen, Getreide, Wein, Branntwein, Tabak, Rüböl, Leinöl, Wolle; ferner in industriellen Erzeugnissen: in Eisen und Maschinen, Wollen- und Seidenzeugen, Teppichen, Leder, gedruckten Kattunen ꝛc. Im Jahr 1849 wurden in Berlin über 450000 Stück Kattun gedruckt. Seit dem neuen Zollvertrag zwischen Oesterreich und den deutschen Vereinsstaaten kommen jetzt viele Kattune zum Drucken aus Oesterreich nach Berlin, und gehen bedruckt zollfrei wieder zurück. Die Berliner Kattundruckereien beschäftigen allein an 2200 Arbeiter; die Metallfabriken und Eisengießereien über 4000 Arbeiter. (Borsig zu Moabit hat im März 1854 die 500ste Locomotive erbaut.)

Die Zufuhr von Branntwein und Spiritus in Berlin betrug im Jahr 1849 an 13,000000 Quart,
1850 „ 11,000000 „

Der Verbrauch von Steinkohlen in Berlin ist in den letzten Jahren ungemein gewachsen (durch die vielen Fabriken, Gasanstalten, Eisenbahnen ꝛc.). Man schätzt ihn auf nahe an 2,000000 Last. Die Schlesischen Kohlen, obgleich weniger gut als die Englischen, indem sie mehr Schwefeltheile enthalten und viele Schlacken geben, entsprechen doch sehr vielen Erfordernissen in den Fabriken. Nur erschwert die Versandung des Oderbetts noch die Anfuhr der Schlesischen Kohlen. (S. v. Redens Erwerbs- und Verkehrsstatistik Preußens S. 441. Darmst. 1853.)

Die übrigen Flüsse (und Häfen) der Preußischen Ostseeküste.

1. Weichsel. 2. Pregel. 3. Riemen.

---

1. Die Weichsel.

Nächst der Oder ist die Weichsel der wichtigste Fluß der Ostsee, bis Krakau für Fahrzeuge von 800 bis 1000 Zentner schiffbar (bei hohem Wasser). Das Preußische Gebiet durchströmt sie 32 Meilen weit.

Die Dampfschiffahrt kommt auch auf der Weichsel immer mehr in Aufnahme. Zwischen der Preußischen Grenze (bei Thorn) und Warschau vermitteln 2 Dampfer den Verkehr für Reisende und Güter. Ein Schleppschiff von 100 Pferdekraft bugsirt Holz von Neuhof nach Warschau, und 3 kleinere Dampfer von 32 bis 60 Pferdekraft schleppen Güterschiffe. Außerdem besteht noch ein kleiner Schraubendampfer, der im Herbst 1851 zum erstenmal mit einer Ladung Getreide nach Danzig kam. Diese Dampfschiffe gehören einer Warschauer Actiengesellschaft.

Digitized by Google

Die Weichsel ergießt sich in 3 Armen in die Ostsee, 2 davon fallen rechts in die sandige Meerbucht „das frische Haff" (13 Meilen lang und 2½ Meilen größte Breite), an dem die Städte Königsberg, Braunsberg und Frauenburg liegen. Bei Braunsberg mündet die Passarge ein, die bis Braunsberg schiffbar und 4 Meilen weit flößbar ist. An der Hauptmündung *) des linken Arms der Weichsel liegt Danzig, an der andern Hauptmündung (Nogat) Elbing; und die Nogat weiter hinauf das Städtchen Marienburg mit Schiffbrücke.

Die Stadt Elbing wird von dem kleinen Flusse Elbing bespült, der durch einen ½ Stunde langen Kanal (Craffuhl-Kanal) mit der Nogat in Verbindung steht.

Die Weichsel hat mehrere schiffbare Nebenflüsse, nämlich:

die Narew, bis Tykoczin schiffbar, mit der gleichfalls schiffbaren Bober und Sissek, die sich in die Narew ergießen;

den Bug, bis Dubienka schiffbar;

die Brahe, bis Bromberg schiffbar. Zwischen Bromberg und der Weichsel geht ein 3½ Meilen langer Kanal aus der Netze in die Brahe und durch diese in die Weichsel, 1 M. unterhalb Bromberg. Siehe vorher „Oderkanäle";

die Wieprz, bis Kranislaw schiffbar.

---

*) Die alte Mündung der Weichsel ist sehr versandet, daher die Seeschiffe durch einen Kanal (Neufahrwasser), der auf der Westseite durch eine hohe Sandbank (Plate) gegraben ist, fahren. Eine Schleuße schützt diesen Kanal gegen den vom Strom mitgeführten Sand, und ein Fort „Weichselmünde" gegen feindlichen Angriff. Das Putziger Wyk bildet einen Theil der sehr guten Rhede von Danzig.

Die Fahrzeuge auf diesen Flüssen sind viereckig und laden meist nur Getreide für Danzig; sie gehen bloß zu Thal bei gutem Wasserstande und werden in Danzig als Holz verkauft.

Für die Regulirung der Weichsel und Unterhaltung der Flußbauten werden von Preußen und Rußland fortwährend große Summen verwendet. Nach den Preußischen Voranschlägen sind die Kosten sämmtlicher Strom- und Deichbauten an der Weichsel und Nogat auf Rthlr. 3,150,716 P. C. berechnet, wovon bis jetzt Rthlr. 2,490,196. ausgegeben wurden. Außerdem sind für die neuen großartigen Eisenbahnbauten und Brücken bei Danzig, zwischen Nogat und Weichsel, mehrere Millionen angewiesen. Dieser Riesenbau über die Weichsel soll spätestens Anfangs 1856 und der über die Nogat im Jahr 1857 vollendet sein.

Nach dem Berichte der Danziger Handelskammer für 1852 arbeitet man daran die Weichsel bis zum Eingang der Mottlau auf 17 Fuß Tiefe zu bringen, wodurch Danzig in den Stand gesetzt würde, alle seine großen Seeschiffe **in** der Weichsel zu beladen.

Die Hauptartikel, die auf der Weichsel stromab nach Danzig gelangen, sind: Getreide, Mehl, Schiffbauholz, Leinsaat, Knochen, Hanf, Spiritus &c. &c., zur Ausfuhr nach England, Holland, Frankreich, Schweden &c.

Rüb- und Leinsaat gehen fast ausschließlich nach England; Roggen nach Schweden; Mehl nach Preußischen Häfen. Die stärkste Ausfuhr ist in Weizen. Davon kamen im Jahr 1851 nach Danzig zur Wiederausfuhr:

Digitized by Google

16030 Last	aus	Polen	und	Rußland;	
8200 „	„	dem Inlande, zu Wasser;			
4800 „	„	„	„		zu Lande.

Zusammen 29030 Last. (Bei dem Eingang wird die Schiffslast zu 60 Scheffel gerechnet, bei der Ausfuhr bloß zu $56\frac{1}{2}$ Scheffel, was sehr störend ist, und einer Aenderung bedarf.)

Nach	England	gingen	im	J.	1851:	26429	Last Weizen.
„	„	„	„	„	1852:	17968	„ „
„	Holland	„	„	„	1851:	5168	„ „
„	„	„	„	„	1852:	8325	„ „

(Im Jahr 1853 war die Ausfuhr stärker.) In früheren Jahren war Danzig der stärkste Kornmarkt für Spanien, bis die Continentalkriege hierin eine Aenderung bewirkten.

Das Fichten- und Eichenholz, das von Danzig nach England, Holland, Frankreich rc. ausgeführt wird, kommt theils aus den Wäldern des Inlandes, theils die Weichsel herab aus Polen.

Garn und Leinen werden hauptsächlich von den 4 Ermlandschen Kreisen: Braunsberg, Heilsberg, Rößel und Allenstein zur Ausfuhr nach Danzig gebracht.

Danzig (vormalige Hansestadt, seit 1793 Preußisch, mit 67000 Einw.) besitzt außer vielen Branntwein- und Spiritus-Brennereien auch 15 Bierbrauereien. Ferner: Tabak- und Cigarren-Fabriken, eine Dampfmahlmühle, eine Maschinen-Fabrik, Gewehr-Fabrik und Eisengießerei (namentlich für Alteisen oder Brucheisen, dessen Zufuhr im

Jahr 1851 123000 Ctr. betrug), eine Holzschneidemühle und eine bedeutende Einsalzerei, zum Zwecke des Einsalzens und der Ausfuhr von Schweinefleisch.

Vom October 1850 bis zum 1. April 1851 führte diese Anstalt aus:

1700 große Fässer (Tierçen von 318 Pfd. engl. } Schweine-
5600 kleine „ (Barrels „ 200 „ „ } fleisch.
12800 Stück Schinken, gesalzene und geräucherte.
580 Ctr. Schweineschmalz.

Auf auswärtigen Märkten concurrirt das Danziger Schweinefleisch in Mitteljahren gegen das Irländische, Nordamerikanische und Hamburger mit vielem Erfolg.

Folgendes war die Ausfuhr von Danzig in den Jahren 1851 und 1852 nach den Hauptartikeln:

Ausfuhr von Danzig:

	1851.		1852.	
Getreide:				
Weizen	32897	Last.	26495	Last.
Roggen	4817	„	2196	„
Gerste	1842	„	125	„
Hafer	300	„	—	„
Erbsen	639	„	447	„
Rappsamen (Rübsaat) . .	607	„	1485	„
Leinsamen	276	„	123	„
Bohnen	758	Scheffel.	45	Scheffel.
Mehl	3	Tonnen.	425	Tonnen.
Fichtenholz:				
Balken	119360	Stück.	85589	Stück.
Masten	329	„	499	„
Spieren	592	„	384	„
Dielen und Enden . . .	256088	„	254526	„
Sleepers und Klötze. . .	74498	„	286053	„

Eichenholz:	1851.		1852.	
Balken	10577	Stück.	8172	Stück.
Planken	53851	„	64749	„
Krummholz	629	„	538	„
Stäbe aller Art	14903	Schock.	9995	Schock.
Radfelgen	53472	Stück.	46805	Stück.
Spiritus und Branntwein	1779	Eimer.	66	Eimer.
Zink	9221	Centner.	2004	Centner.
Stahl	163	„	404	„
Eisen	2773	„	4009	„
Schmalz und Fleisch . .	25170	„	10796	„
Thierknochen	3785	„	19171	„
Roher Bernstein	350	„	320	„
Oelkuchen	21119	„	10150	„
Gewehre	—		1500	„

Die Einfuhr in Danzig besteht besonders in Colonialwaaren, französischen Weinen, Südfrüchten, englischen Steinkohlen ꝛc. ꝛc. Von letzteren (Steinkohlen) wurden im Jahr 1850 eingeführt, in 135 Schiffen: 10500 Last zu 16 Danziger Meßtonnen, oder 56 Ctr. die Last. Davon geht etwa der 4te Theil die Weichsel hinauf.

Die Gesammt Ein- und Ausfuhr von Danzig betrug dem Werthe nach:

	Einfuhr.	Ausfuhr.	Zusammen.
Im Jahr 1849	3,115540 Thlr.	8,147386 Thlr.	11,262926 Thlr.
„ „ 1850	3,609304 „	8,179593 „	11,788897 „
„ „ 1851	3,878393 „	8,212560 „	12,090953 „
„ „ 1852	6,064458 „	7,095217 „	13,159675 „

Diese Werth-Summen sind jedoch noch mit einigem Mißtrauen aufzunehmen, da sie von andern Angaben abweichen, die, namentlich in Betreff der Ausfuhr, weit stärker aufgeführt sind.

Digitized by Google

Danzigs Schiffsverkehr im Jahr 1853.

Eingelaufen:	Schiffe.	Ausgelaufen:	Schiffe.
Von England	727.	Nach England	1207.
„ Holland	135.	„ Holland	154.
„ Preußen	202.	„ Preußen	52.
„ Dänemark . . .	271.	„ Dänemark . . .	30.
„ Schweden u. Norw.	155.	„ Schweden u. Norw.	84.
„ Frankreich . . .	70.	„ Frankreich . . .	115.
„ Belgien	20.	„ Belgien	37.
„ Spanien	1.	„ Spanien	2.
„ Italien	1.	„ Portugal	1.
„ Rußland	11.	„ Rußland	10.
„ Mecklenburg . . .	34.	„ Lübeck	1.
„ Lübeck	14.	„ Oldenburg . . .	10.
„ Oldenburg . . .	7.	„ Hannover . . .	11.
„ Hannover	26.	„ Bremen	42.
„ Hamburg	24.		
„ Bremen	41.		
	1739.		1756.

Darunter waren:		Darunter waren:	
188	Steinkohlensch. aus England.	769	Schiffe mit Getreide.
189	Sch. m. Häringen.	754	„ „ Holz.
152	„ „ Stückgüter.	20	„ „ Saat.
40	„ „ Salz.	18	„ „ Knochen.
69	„ „ Dachschiefer.	3	„ „ Fleisch.
40	„ „ Roh- u. fabriz. Eisen u. Alteisen.	32	„ in Ballast.
966	„ in Ballast u. m. Kalkstein u. s. w.		

Digitized by Google

Nach der Nationalität der Schiffe bestanden die im Jahr 1853 eingelaufenen, aus:

435	Englischen.	4	Bremer.
203	Dänischen.	7	Hamburger.
198	Holländischen.	3	Russischen.
190	Schweden u. Norweg.	20	Französischen.
98	Mecklenburgischen.	1	Amerikanisches (Peru).
80	Hannoverischen.	169	Danziger.
16	Oldenburgischen.	310	inländ. Preußischen.
5	Lübecker.		

Weizen und Holz bilden Danzigs Hauptausfuhrartikel. Oelsaat wird viel in Danzig selbst verbraucht für die 2 Danziger Oel-Dampfmühlen, die im Durchschnitt jährlich über 1000 Last Rübsaat und 150 Last Leinsaat gebrauchen (aus Ostpreußen und Polen).

Rhederei von Danzig.

Vor 40 bis 50 Jahren war die Rhederei von Danzig stärker wie jetzt, nämlich 114 Schiffe mit nahe an 27000 Last. Danzig war damals der bedeutendste Hafen der Ostsee; jetzt wird es in der Zahl der Schiffe von Stettin und noch mehr von Rostock übertroffen.

Am 31. Dez. 1851 besaß Danzig 110 Schiffe von 23199 Last,
„ „ „ 1852 „ „ 108 „ „ 22561 „
„ „ „ 1853 „ „ 111 „ „ 24921 „ und
3 Dampfer von 120 bis 130 Pferdekraft.

Digitized b

Neu gebaut wurden im Jahr 1853: 9 Schiffe und angekauft 4 Schiffe. Dagegen gingen in Abgang 3, und verkauft wurden 7 Schiffe.

Elbing (21700 Einw.). Der Verkehr dieses Hafens, der eine Zeitlang im Rückgang war, hat sich in den letzten Jahren durch verbesserte Verbindungen, namentlich durch den Tigenhofer- und den Trauensee-Kanal, wieder beträchtlich gehoben. Im Jahr 1852 kamen auf dem Tige-Kanal 460 beladene Kähne nach Elbing.

Die Rhederei von Elbing bestand am 31. Dez. 1851 aus 12 Segelschiffen von 1896 Last und 4 Dampfern, worunter ein Schleppschiff; und am 31. Dez. 1853 aus 11 Schiffen von 1946 Last, nämlich: 1 Pink von 597 Last, 4 Barken von 180, 253, 267 und 286 Last, 1 Brigg von 150 Last, 1 Schoner von 103 Last und 3 Dampfern nebst 1 Schleppdampfer. Im Bau waren 3 Schiffe von 200, 300 und 350 Last.

Der Pregel.

Dieser Fluß ist bis Gatterburg (25 Meilen weit) schiffbar gemacht, mittelst einer Schleuse zu Groß-Bubainen. Bei Insterburg (an dem Zusammenflusse der Inster und Angrepp) nimmt er den Namen Pregel an. Zwei Kanäle: der große und kleine Friedrichsgraben und der Linkühner- und Seckenburger-Kanal verbinden den Pregel mit dem Ruß (S. weiter u. „Niemen").

Ein Nebenfluß, der sich bei Wehlau in den Pregel ergießt, ist die Alle, die bis Schippenbeil oder Lanskersee (8 Meilen) für kleine Fahrzeuge schiffbar und noch weiter hinauf flößbar ist. Der Pregel fließt durch Königsberg und mündet eine Meile unterhalb in das frische Haff. Ein nördlicher Zweig des Pregels (Deine) der bei Labiau in das Kurische Haff fällt, ist ebenfalls 4½ M. weit kanalisirt. Aus der Deine geht der obenerwähnte große Friedrichsgraben (3 Meilen lang) in die Wiepe oder Nemonin. Der kleine Friedrichsgraben (1 Meile lang) geht aus der Gilge in die Nemonin.

Der Wasserstand am Königsberger Pregel war am 28. Mai 1853 bloß 6′ 8″, am Haffstrom 9′ 5″ und am Seegat 13′ 9″.

Königsberg (80600 Einw.) ist die größte und bevölkerteste Stadt der Preußischen Ostseeküste. Die Haupt-Ausfuhr derselben besteht in Getreide nach England, Holland, Frankreich ꝛc. Im Jahr 1850 wurden 63839 Last und im J. 1851 42061 Last, à 56½ Scheffel, ausgeführt.

An beladenen Seeschiffen gingen von Königsberg ab: im Jahr 1850: 1102 Schiffe mit 72270 Last und im Jahr 1851: 1077 Schiffe mit 50737 Last. (?)

Den Pregel herab kamen im Jahr 1850 aus Rußland und Polen: 119 größere Fahrzeuge und 54 Kähne mit Getreide, Flachs, Hanf ꝛc. ꝛc.

Die Gesammtausfuhr von Königsberg ist nicht genau bekannt, wird aber durchschnittlich auf 7 Millionen Thlr. und die Einfuhr auf etwa 4 Millionen Thlr. geschätzt.

Die Ausfuhr der an dem frischen Haff gelegenen Häfen: Königsberg, Pillau, Fischhausen, Braunsberg, Frauenburg und Elbing, soll zusammen an 10 Millionen Thlr. jährl. betragen.

Zu den bedeutendsten Fabriken Königsbergs gehören: 3 Zuckerfabriken (darunter eine mit Dampf betrieben) für Colonialzucker, 3 Tabaks-Fabriken, 2 große Seife- und Lichter-Fabriken, 2 Dampf-Mahlmühlen, 2 Dampf-Oelmühlen, 1 Maschinen-Fabrik, 1 Ketten- und Anker-Fabrik und Eisengießerei ꝛc. ꝛc.

Die 3 Zuckerfabriken bezogen im Durchschnitt der Jahre 1850 bis 1852 119346 Ctr. Rohzucker, und führten aus 24318 Ctr. Hutzucker.

Mit der Verarbeitung des Flachses und Hanfes beschäftigen sich im Regierungsbezirke Königsberg 3 Fabriken.

An rohen Leinen wurden von Königsberg ausgeführt:

	im Jahr 1851:	3398 Ctr.
	„ „ 1852:	655 „
an gebleichten Leinen	„ „ 1851:	3321 „
	„ „ 1852:	589 „

Die Ausfuhr von Flachs und Heede betrug seewärts:

im Jahr 1851:	13825 Ctr.
„ „ 1852:	13900 „

Die Eisenbahn zwischen Berlin und Königsberg ist jetzt bis auf das 2 Meilen lange Stück zwischen Nogat und Weichsel, unweit Danzig, vollendet und wurde im October 1853 dem Verkehr übergeben.

Digitized by Google

An eigenen Schiffen besaß Königsberg:

am 31. Dez. 1851: 42 Schiffe von 6524 Last,
„ „ „ 1852: 41 „ „ 5965 „
„ „ „ 1853: 39 „ „ 5270 „
darunter 4 Dampfer und ein Schleppdampfer.

Im Bau waren noch am 31. Dez. 1853: 3 Schiffe von 190, 200 und 250 Last.

Unter den 39 Schiffen am 31. Dez. 1853, waren in Königsberg der Gattung nach 14 Briggen, 8 Barken, 2 Pinken (von 331 und 317 Last), 8 Schoner, 1 Galease, 1 Jacht, 4 Dampfschiffe, 1 Schleppdampfer. Davon gehörten 5 Segelschiffe und 1 Dampfschiff dem Königsberger Handelsverein.

Pillau, am Eingange in das frische Haff (Seegat), mit Leuchtthurm, ist als Vorhafen von Königsberg zu betrachten. Zwischen beiden Städten fahren täglich Dampfschiffe in 2 Stunden Zeit.

Im Jahr 1851 liefen in Pillau **ein**: 1346 Schiffe von 72811 Last, darunter waren in Ballast: 602 Schiffe von 31711 Last. Im Jahr 1851 liefen von Pillau **aus**: 1376 Schiffe von 76234 Last, darunter waren in Ballast: 83 Schiffe von 5885 Last.

Der Flagge nach waren es:

	eingelaufen:	ausgelaufen:
Preußische	307 Sch. v. 16838 L.	340 Sch. v. 18936 L.
Norwegen u. Schwed. .	291 „ „ 13080 „	292 „ „ 13407 „
Dänische.	278 „ „ 10729 „	278 „ „ 12260 „
Holländische . . .	173 „ „ 10864 „	165 „ „ 11435 „
Englische	133 „ „ 10864 „(?)	138 „ „ 10225 „

Fortsetzung.	eingelaufen:				ausgelaufen:			
Hannoversche . . .	106 Sch.	v.	6268	L.	102 Sch.	v.	5242	L.
Hanseatische . . .	19	" "	1016	"	22	" "	2054	"
Oldenburgische . .	18	" "	1134	"	18	" "	1175	"
Mecklenburgische . .	9	" "	1145	"	9	" "	1145	"
Russische.	8	" "	553	"	8	" "	550	"
Amerikanische . . .	2	" "	200	"	2	" "	229	"
Französische. . . .	2	" "	120	"	2	" "	116	"
	1346		72811		1376		76234	

(Darin sind auch die Dampfschiffe begriffen, die zwischen Königsberg, Danzig und Stettin fahren.)

Beladen wurden

	im J. 1850.				im J. 1851.			
In Pillau bloß . .	57 Sch.	v.	3934	L.	65 Sch.	v.	2669	L.
Dagegen in Königsb.	1102	" "	72270	"	1077	" "	50737	"
Ferner in Elbing . .	76	" "	4659	"	112	" "	5681	"
" Braunsberg	40	" "	3494	"	20	" "	2080	"
" Frauenburg	4	" "	190	"	5	" "	208	"
" Marienburg	3	" "	290	"	2	" "	70	"
und gemeinschaftlich in Königsberg, Pillau, Elbing u. Braunsberg	16	" "	1457	"	10	" "	753	"
Zus. am frischen Haff	1298		86294		1291		62198	

Pillau besaß am 31. Dez. 1852 3 Schiffe von 492 Last, und am 31. Dez. 1853 bloß noch 1 Schiff von 192 Last, dagegen war am 31. Dez. 1853 1 Schiff von circa 402 Last daselbst im Bau.

Im Jahr 1853 war die Schiffbewegung in Pillau wie folgt:

Es liefen ein:	Schiffe	von Last.
Preußische	369	16285½
Norwegische	158	6061
Dänische	147	6846
Holländische	97	5735
Englische	89	6550
Hannoversche	81	3912
Schwedische	27	1381
Hamburgische	13	697
Russische	8	581
Oldenburgische	7	343
Lübecker	5	296
Mecklenburgische	3	261
Französische	3	200
Rostocker	1	169
Amerikanisches	1	150
Bremer	1	62
zusammen	1010 von	49529½

Darunter waren

276	Schiffe v.	10688½	L. mit Wein, Früchten u. versch. Gütern,
157	"	4917	" Heringen und Thran,
115	"	8552	" Steinkohlen,
73	"	7019	" Salz,
39	"	3936½	" Eisen, Kupfer, Theer,
79	"	2608	" Stein, Gyps ꝛc.
198	"	9916½	" in Ballast, u. s. w.

Abgingen zusammen 1014 Schiffe mit 52355 Last, meist nach England und Holland. Darunter waren

691	Schiffe v.	34875	Last mit Getreide,
128	"	4558	" m. raff. Zucker, Syrup, Oel, Hanf, Heede ꝛc.
53	"	2530	" m. Oelkuchen,
37	"	3835	" m. Flachs u. Heede,
35	"	1617	" m. Rapsaat u. Leinsaat,
15	"	762	" m. Knochen,
6	"	215	" m. Holz, u. s. w.

Die Hauptartikel der **Einfuhr** bestehen in Colonialwaaren, Südfrüchten, französischen Weinen, englischen Steinkohlen, Salz, Thran, Häringen ꝛc.

Gegen das Jahr 1851 hat sonach der Schiffsverkehr von Pillau im Jahr 1853 bedeutend abgenommen, namentlich mit England, Holland, Norwegen und Dänemark.

Der Niemen oder Memel.

Der Niemen ist 30 Meilen weit schiffbar (bis Poniemon), fließt durch Lithauen, und nimmt erst bei seinem Eintritt in Preußen (unterhalb Jansborg) den deutschen Namen „Memel" an. Er theilt sich bei Schanzenkrug, unterhalb Tilsit, in 2 Arme: Ruff und Gilge, die beide in das **kurische Haff***) münden. Der Ruff ist darunter am bedeutendsten (6 Meilen weit schiffbar).

Die Stadt **Memel** mit 10200 Einwohnern, liegt am Eingang in das kurische Haff, das 15 Meilen lang und bis 4½ Meilen breit ist. Der Hafen von Memel hat Raum für 300 Seeschiffe. Die großen Holzschiffe können jedoch nur mit **halber** Ladung aus dem Hafen von Memel kommen. Den Rest müssen sie auf der Rhede einnehmen. Eine Hafenvertiefung wäre deßhalb sehr wünschenswerth.

*) Die schmale 16 Meilen lange Landzunge, die das kurische Haff von der Ostsee scheidet, heißt „**kurische Nehrung**" (Niederung), und die Landzunge zwischen Königsberg und Danzig am frischen Haff (12 Meilen lang und 1½ bis 3 Meilen breit) **frische Nehrung**; beide bestehen meist aus Sandhügeln, von der See gebildet.

Digitized by Google

Schifffahrt von Memel im Jahr 1853.

Eingelaufen:		Ausgelaufen:	
Schiffe		Schiffe	
106	m. Steinkohlen,	686	m. Holz,
81	„ Salz,	72	„ Flachs, Heede, Hanf,
40	„ Heringen (v. Norwegen und Schottland),	93	„ Leinsaat,
53	„ versch. Gütern, auch Eisen,	59	„ Getreide (im Jahr 1851 150 Sch.),
35	„ Mauersteinen, Ziegeln ꝛc.	42	„ Oelkuchen,
2	„ Brennholz,	32	„ Lumpen,
3	„ Obst,	8	„ Knochen,
2	„ Theer u. Pech,	6	„ Oel (Rüb- u. Leinöl),
661	„ Ballast u. Steinen,	5	„ verschiedenen Gütern,
1	Dampfschiff,	1003	
984	Sch. mit 129591½ Last.	3	in Ballast,
		1	Nothhafner (?)
		1007	Sch. mit 134380½ Last.

Im J. 1852	kamen an	740 Sch.	m. 92083 Last.	
1851	„	1104 „	„ 143210 „	Darunter waren jedoch
1850	„	848 „	„ 107728 „	749 Sch. in Ballast.

Von den im Jahr 1853 ausgelaufenen gingen 791 Schiffe mit 119461 Last nach Großbritannien, 40 mit 5771 L. nach Belgien, 28 mit 2199 L. nach Holland, 15 mit 1677 L. nach Frankreich, 34 mit 1119 L. nach Dänemark, 40 mit 810½ L. nach Preußen ꝛc.

Unter den im Jahr 1853 eingelaufenen 984 Schiffen waren der Flagge nach: 447 Preußische, 188 Englische, 73 Mecklenburgische, 71 Hannoversche, 64 Dänische, 55 Holländische, 46 Norwegische, 15 Oldenburgische, 8 Schwedische, 7 Russische, 6 Hamburger, 2 Belgische, 1 Lübecker, 1 Bremer, zus. 984.

Das Bau- und Zimmerholz, worin Memel am stärksten verkehrt, geht meist nach England und einiges nach Holland, Belgien, Frankreich und Spanien; das Getreide meist nach England, Holland und Norwegen; Flachs, Heede, Lumpen, Knochen &c. nach England; Leinsaat nach England, Frankreich und Belgien.

Im Jahr 1852 bestand die Holzausfuhr Memels in 116372 St. Fichtenbalken, 312876 St. Fichtenplanken (Bohlen), 414192 St. Fichtendielen, 64522 St. Fichtensleepers, 18203 Schock Eichenfaßdauben (Pipenstäben) &c.

Die Ausfuhr von Flachs und Heede betrug im Jahr 1851 212129 Stein, im Jahr 1852 418128 Stein.

Eine regelmäßige Dampfschifffahrt zwischen Hull und Memel (über Copenhagen, Danzig und Pillau), soll im Mai 1854 ins Leben treten.

Rhederei von Memel.

Am 31. December 1853 besaß Memel 77 Seeschiffe von 17159 Last und 4 Dampfer von 50 und 60 Pferdekraft. 9 Schiffe waren noch im Bau.

Im Jahr 1853 gingen verloren	4 Sch.	v.	738	Last,
wurden verkauft	5 „	„	1536	„
zus.	9 Sch.	v.	2274	Last.
Dagegen wurden neu gebaut .	5 Sch.	v.	1107	Last,
angekauft . .	7 „	„	1173	„
zus.	12 Sch.	v.	2280	Last.

Digitized by Google

Der Gattung waren es 2 Pinken,
35 Barken,
34 Briggen,
3 Schooner,
1 Schoonerbrigg,
1 Gallease,
1 Schaluppe,
77 Schiffe.

Die meisten halten 200 bis 300 Last. Die 2 größten sind von 323 und 424 Last.

Tilsit (14500 Einw.) durch den Tilsiter Frieden 1807 bekannt, liegt ebenfalls am Flusse Memel, $13\frac{1}{2}$ M. von der Stadt Memel entfernt, und treibt einen ansehnlichen Handel in Rüb- und Leinöl, und in Leinen- und Wollewaaren, die im Regierungsbezirk Gumbinnen verfertigt werden. Die 2 Dampf-Oelmühlen in Tilsit beschäftigen über 200 Arbeiter. Der Verkehr zwischen Tilsit und Memel wird durch ein Dampfboot und mehrere Flußfahrzeuge vermittelt. Eine Schiffbrücke führt zu Tilsit über den Memel (Niemen).

In den unter russischer Herrschaft stehenden ehemaligen deutschen Provinzen Liefland und Kurland sind die Haupthäfen: Riga und Pirnau (Liefland) und Libau und Windau (Kurland). Riga und Libau haben bedeutende Getreideausfuhr. Von der Seeseite wird Riga durch die Festung Dünemünde beschützt.

Uebersicht der Preußischen Häfen*).

Von Westen nach Osten dehnen sich die Preußischen Häfen der Ostsee in nachstehender Reihefolge aus:

Barth, Hafen von 5000 Einw. in der Nähe der Mecklenburgischen Grenze, im ehemaligen Fürstenthum Barth (zwischen Rostock und Stralsund) treibt beträchtlichen Schiffbau und besaß Ende 1853 79 Schiffe von 9451 Last.

Stralsund (19500 Einw.) ist besonders für die Verbindung mit Schweden (als kürzester Uebergangspunkt) wichtig. Von hier gehen regelmäßig wöchentlich zweimal Dampfschiffe nach der schwedischen Küste (Ystadt) ab, in 10 bis 12 Stunden. Auch ist eine Eisenbahn zwischen hier und Berlin beschlossen. Stralsund besaß am Schlusse des Jahres 1853 112 Schiffe von 13543 Last, und 2 Dampfer von 70 Pferdekraft. Der Schiffbau ist hier ebenfalls beträchtlich, so wie die Getreide-Ausfuhr. Ferner besitzt Stralsund mehrere Branntweinbrennereien, Tabak- und Cigarren-Fabriken, u. s. w.

*) Eine genaue amtliche Aufstellung über die Ein- und Ausfuhr und den Schiffbau dieser Häfen fehlt noch. Die Bevölkerung der Preußischen Hafenstädte hat in der letzten Zeit bedeutend zugenommen.

BIBL. UNIV. GENT

Schiffsverkehr von Stralsund im Jahr 1853.

Eingelaufen: 261 Schiffe von 12540 Last (165 Sch. beladen, 73 in Ballast, 23 leer).

Von den beladenen kamen

71 Sch.	von	England mit Eisen, Steinkohlen &c.		
4 „	„	„ mit Salz.		
8 „	„	Hamburg und Lübeck, mit Wein, Branntwein, Colonialwaaren.		
5 „	„	Kiel &c. mit Getreide und Butter.		
12 „	„	Copenhagen und Rostock, mit Häringen, Theer, Wolle.		
2 „	„	Apenrade, mit Vieh.		
3 „	„	Vorstel, mit frischem Obst.		
6 „	„	Petersburg und Riga, mit Hanf, Talg, Potasche &c. &c.		
1 „	„	Bordeaux, mit Wein.		
31 „	„	Schweden u. Norwegen, mit Eisen, Theer, Holz &c.		
3 „	„	Königsberg,	mit versch. Gütern &c. &c.	
9 „	„	Stolpemünde,		
10 „	„	Rügewalde,		

Ausgelaufen: 256 Schiffe von 14553 Last (158 Sch. beladen, 69 in Ballast, 29 leer).

Davon gingen

71 Sch.	nach	London,	mit Getreide, Saat, Oelkuchen &c.
28 „	„	andern Häfen Englands,	
5 „	„	Antwerpen u. Dünkirchen,	
7 „	„	Holland,	
5 „	„	Norwegen,	
7 „	„	Hamburg u. s. w.	

Der Flagge nach waren unter den

	eingelaufenen:		ausgelaufenen:	
	Sch.	v. Last.	Sch.	v. Last.
Preußische	134	7136	129	9159
Dänische	59	2333	58	2259

Digitized

Fortsetzung.	eingelaufenen:		ausgelaufenen:	
	Sch.	v. Last.	Sch.	v. Last.
Schwedische	31	1533	31	1543
Hannoversche	16	334	17	388
Holländische	11	477	11	477
Englische	6	489	6	489
Hamburger	3	134	3	134
Russische	1	104	1	104
	261	12540	250	14553

Greifswalde (15300 Einw.) liegt am schiffbaren Flüßchen Ryck (Hilde), ½ Meile von der Ostsee, hat Tabaks-Fabriken und Branntweinbrennereien, eine alte Universität (1456), ein Schullehrer-Seminar ꝛc. Diese Stadt besaß Anfangs 1854: 52 Schiffe von 6381 Last.

Nach Oehlrich (Deutschland zur See) liefen im J. 1846 zu Greifswalde ein: 206 Schiffe von 11554 Last. Darunter 148 Preußische, 12 Dänische, 11 Holländische, 8 Schwedische, 2 Russische, 18 Hannoversche, 2 Oldenburgische, 3 Hamburger, 1 Bremer, 1 Mecklenburger.

Unter der Einfuhr waren 1436 Last Steinkohlen.

Unter der Ausfuhr 99299 Scheffel Weizen, 67235 Scheffel Roggen, 89868 Scheffel Gerste, 38380 Scheffel Hafer, 4311 Scheffel Erbsen, 33292 Ctr. Oelkuchen.

Wolgast (5400 Einw.) an der Mündung des kleinen Haffs oder Achterwasser, das mit dem großen Haff (bei Stettin) zusammenhängt, ist ein kleiner Ort, aber sehr belebt durch Handel und Schifffahrt, wozu besonders das dortige vermögende und thätige Handelshaus Homeyer viel beiträgt. Wolgast treibt

Digitized by Google

eigenen Schiffbau und besitzt 6 von einem Actienverein seit 1841 erbauten Schiffe von 140 bis 170 Last jedes, die im Zwischenhandel mit europäischen und amerikanischen Häfen ihre Beschäftigung finden. Die Gesammtzahl der zu Wolgast Ende 1853 gehörigen Schiffe betrug 33 von 4366 Last. Die Ausfuhr besteht meist in Mecklenburgischem Getreide.

Im Jahr 1853 liefen zu Wolgast Schiffe ein: 121 Preußische, 19 Holländische, 21 Dänische, 14 Schwedische, 9 Hannoversche, 3 Englische, 1 Mecklenburgisches, 1 Französisches; darunter 67 mit Steinkohlen, 21 mit Roheisen, 9 mit Häringen, 29 in Ballast u. s. w.

Im Jahr 1853 liefen zu Wolgast Schiffe aus: 110 Preußische, 14 Schwedische, 23 Dänische, 11 Holländische, 4 Englische, 7 Hannoversche, 2 Hamburger, 1 Mecklenburgisches, 1 Französisches, 1 Norwegisches; darunter 112 mit Weizen, 23 mit Rübsaat, 32 in Ballast u. s. w.

Anclam (9000 Einw.) an der Mündung der schiffbaren Peene in das kleine Haff, dient mit Wolgast als Hafen für Mecklenburg-Strelitz und theilweise auch für Mecklenburg-Schwerin zur Ausfuhr von Getreide, und besaß Ende 1853 11 Schiffe von 1413 Last.

Demmin (7700 Einw.) liegt ebenfalls an der Peene, höher hinauf, wo die Nebenflüßchen Trebel und Tollense einmünden, und besaß Ende 1853 2 Schiffe von 233 Last. Auf der Peene geht, wie oben bemerkt, viel Getreide nach Anclam und Stettin zur Ausfuhr.

Digitized by Google

Ein Nebenflüßchen der Peene: Die Stoberow, die an Alt-Treptow vorbeifließt und durch die Tollense in die Peene bei Demin mündet, ist für Kähne bis Friedland schiffbar gemacht.

Uckermünde (2000 Einw.) liegt an der Mündung der Ucker in das kleine Haff. Die Ucker ist bis zur Stadt Pasewalk (7200 Einw.) für kleine Fahrzeuge und noch weiter bis Prenzlow am Uckersee schiffbar, und dient vornehmlich zur Ausfuhr von Getreide nach Wolgast und Stettin. Zu Ende 1853 besaß Uckermünde 29 Schiffe von 4324 Last.

Neuwarp, (kleiner Hafen von 1300 Einw.) am großen Haff, besaß Ende 1851 1 Schiff von 220 Last; Altwarp Ende 1853 3 Schiffe von 243 Last, (Ende 1851 4 Schiffe von 327 Last). Vogelsang Ende 1851 2 Schiffe von 341 Last, Ende 1853 keins. (?)

Die beiden letzten Orte: Altwarp und Vogelsang, östlich von Uckermünde, sind im Ganzen unbedeutend und fast nur als Dörfer zu betrachten.

Cammin (2200 Einw.) an der Mündung des großen Haffs (Divenowstrom) rechts, besaß Ende 1851 3 Schiffe von 192 Last, und Ende 1853 bloß 1 Schiff von 90 Last.

Wollin (2800 Einw.) oberhalb Cammin, am Divenowstrom, links, besaß am Ende 1853 3 Schiffe von 207 Last.

Digitized by Google

Swinemünde (2700 Einw.) Vorhafen von Stettin, an der mittleren Mündung der Oder, (oder des großen Haffs) Swine genannt, besaß Ende 1853 36 Schiffe von 4613 Last, Ende 1851 bloß 33 Schiffe von 4110 Last.

Stettin mit Damm (47500 Einw.) besaß Ende 1853 170 Schiffe von 24017 Last und 8 Dampfer ohne die Schleppdampfer.

Aufwärts der Ihna, die nur für kleine Fahrzeuge schiffbar, liegt die Stadt Stargard mit 12300 Einw.

Ein anderes Küstenflüßchen: die Rega, ist 1½ M. weit bis Neu-Treptow (6200 Einw.) schiffbar und 16 Meilen weit flößbar.

Colberg (Festung mit 9500 Einw., berühmt durch ihre Vertheidigung im Freiheitskriege), liegt an dem Grenzflusse von Pommern, der Persante, deren Hafen 6 Fuß Tiefe hat. Zu dieser Stadt gehörten Ende 1853 19 Schiffe von 3351 Last. Der Vorhafen von Colberg ist Colbergmünde, ¼ Meile unterhalb der Stadt, an der Mündung der Persante in das Meer. Die Persante ist bloß einige Meilen schiffbar, sonst aber flößbar.

Rügenwalde (3300 Einw.) an der Wipper, mit Schiffswerften, zählte Ende 1853: 21 Schiffe von 2654 Last. Der Vorhafen Rügenwaldemünde liegt ebenfalls ¼ Meile entfernt, an der Mündung der Wipper in die Ostsee. Die Wipper ist bloß flößbar (17 Meilen weit) und die Grabow (Nebenfluß

der Wipper, der bei Rügenwalde einmündet) ist 12 Meilen weit flößbar.

Die Hauptausfuhr von Colberg, Rügenwalde, Stolpe ꝛc. besteht in Getreide (nach England und Holland).

Cöslin (8800 Einw.), schönes Städtchen, seit dem Brande von 1718 neu aufgebaut, zwischen Stettin und Danzig, liegt etwas landeinwärts, 1 Meile von der Ostsee, und besaß Ende 1853 3 Schiffe von 721 Last.

Stolpe (10580 Einw. im J. 1847), am Flüßchen Stolpe, das 15 Meilen weit flößbar ist. Der Vorhafen Stolpemünde liegt 2 Meilen weiter hinab. Zu Stolpe gehörten Ende 1853: 30 Schiffe von 2320 Last.

Danzig (67000 Einw.) besaß Ende 1853: 111 Schiffe von 24921 Last. (Siehe vorher „Weichsel").

Elbing (21700 Einw.) an der Mündung der Nogat in das frische Haff, besaß Ende 1853: 10 Schiffe von 1693 Last. (Marienburg (7100 Einw.) liegt oberhalb Elbing an der Nogat).

Braunsberg (9800 Einw.) am frischen Haff, zählte Ende 1851: 3 Schiffe von 432 Last.

Königsberg (80600 Einw.) zählte Ende 1851: 42 Sch. von 6602 Last und Ende 1853: 39 Schiffe von 5270 Last.

Pillau (Vorhafen von Königsberg), zählte Ende 1851: 5 Schiffe von 549 Last und Ende 1853 bloß 1 Schiff von 132 Last. Der kleine Hafen Fischhausen, zwischen Pillau und Königsberg, innerhalb des frischen Haffs, ist für die Schiffahrt von keiner besondern Bedeutung (mehr für Bernstein).

Memel (10800 Einw.) besaß Ende 1853: 82 Schiffe von 17598 Last.

Tilsit (14520 Einw.) an der Memel, besaß Ende 1853: 1 Schiff von 269 Last.

Schiffahrts-Verkehr
in sämmtlichen Preußischen Häfen in den Jahren 1851 und 1852.

(Nachweisung des Handels-Ministeriums an den Verein zur Beförderung des Gewerbfleißes in Berlin.)

			Darunter waren bel.	
	Sch. v.	Last.	Sch. v.	Last.
Im Jahr 1851 liefen ein:	6983	557724	3954	310189
„ „ 1852 „ „	5650	457305	3948	316057
„ „ 1851 „ aus:	6799	558939	5884	476949
„ „ 1852 „ „	5737	481672	4519	368974

Der Verkehr mit England war auch im Jahr 1852 der bedeutendste von allen. Es liefen nämlich ein von England: 1920 Schiffe, (darunter 720 Englische und 836 Preußische). Es liefen aus nach England: 2103 Schiffe, (darunter 687 Englische und 813 Preußische).

Mit andern Ländern war im Jahr 1852 der Verkehr wie folgt:

	Von dort kommend:	Dahin gehend:
Dänemark	1824 Sch.	681 Sch.
Norwegen	388 „	389 „
Holland	334 „	369 „

Fortsetzung.	Von dort kommend:	Dahin gehend:
Hansestädte	233 Sch.	127 Sch.
Rußland	171 „	258 „
Schweden	139 „	140 „
Mecklenburg	88 „	38 „
Frankreich	70 „	207 „ (bel.)
Belgien	47 „	60 „
Westindien	1 „	1 „
Mexico	1 „	— „
Brasilien	1 „	— „

Der Verkehr von Preußischen Häfen zu Preußischen Häfen, war wie folgt: eingelaufen 1104 Sch., davon 684 bel.
ausgelaufen 1102 „ „ 587 „

Die Preußische Flagge betheiligte sich an diesem Verkehr mit 1508 eingelaufenen Sch., darunter 1057 bel.
und 1643 ausgelaufenen „ „ 1496 „

In Bezug auf Preußische Schiffe hat die Schifffahrt der beladenen in Preußischen Häfen seit 1845 abgenommen. Im Jahr 1852 betrug die Zahl der leer oder in Ballast angekommenen fast die Hälfte aller Preußischen. Diese Abnahme ist jedoch nicht, wie einige meinen, den Beschränkungen des Zollvereins, sondern mehr der Einführung der Eisenbahnen zuzuschreiben. (Siehe Elbe.)

Vergleicht man übrigens die Gesammtzahl der ein- und ausgelaufenen beladenen Schiffe in den Jahren 1845 bis 1847 mit der Gesammtzahl im Jahre 1852, so ist in der Lastenzahl der Schiffe im Jahr 1852 bloß bei den ausgelaufenen eine Abnahme bemerkbar.

Das Jahr 1847 war das bedeutendste aller vorhergehenden Jahre. Gegen 1834 hatte sich in diesem Jahre (1847) die Zahl der Schiffe und Lasten fast auf das Doppelte erhoben. Im Jahr 1834 betrug die Zahl der eingelaufenen Sch.: 1815 von 125277 Last, darunter waren Preußische: 965 von 82502 Last; der ausgelaufenen Schiffe: 2921 von 237102 Last, darunter waren Preußische: 1756 von 162233 Last.

Aus den Jahren 1845 bis 1848 gibt Dieterici das Zahlenverhältniß folgendermaßen an:

		Preußische.		Fremde.		Zusammen.	
Jahr.		Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
1845	Eingel.	2025	188081	1678	106932	3703	295013
	Ausgel.	2563	272502	1872	117342	4435	389844
1846	Eingel.	1685	165853	1858	118232	3543	284085
	Ausgel.	2533	268753	2125	145648	4658	414401
1847	Eingel.	1672	145375	2192	151379	3864	296754
	Ausgel.	2496	269337	2549	192879	5045	462216
1848	Eingel.	735	85107	1793	148004	2528	233111
	Ausgel.	1026	124164	2436	214036	3452	338200

Unter den fremden Schiffen sind die englischen bei weitem die zahlreichsten (worunter auch die vielen Steinkohlenschiffe begriffen). Nach der englischen Flagge ist die Holländische und die Schwedisch-Norwegische am stärksten vertreten, und unter den Deutschen die Hannoversche (Ostfriesische) und Mecklenburgische.

Digitized by Google

Nach v. Reden (Erwerbsverhältnisse des Königsstaates Preußen, 3r Band, S. 2025) hat die Preußische Flagge in den Jahren 1847 bis 1851 um 31,05 pCt. abgenommen. Die fremden Flaggen standen in dem gleichen Zeitraume auf 53,22 pCt., während die Preußische auf 46,78 pCt. herabgesunken war. Die Theilnahme der einzelnen Preußischen Häfen an der Gesammt-Schiffbewegung gibt v. Reden (S. 2029) folgendermaßen an:

	In den J. 1837—39.	In den J. 1845—47.
Swinemünde (Stettin) .	21,14	32,28
Danzig	29,28	28,92
Memel	23,94	19,56
Pillau (Königsberg) . .	14,01	9,32
Stralsund	5,06	3,25
Greifswalde	1,83	1,5[illegible]
Wolgast	1,89	1,99
Colberg	0,99	1,07
Rügenwalde	0,94	1,20
Stolpemünde	0,71	0,85

Preußisches Consulatwesen.

Preußen zählte am Schlusse des Jahres 1853 275 auswärtige Consuln, die zugleich die Interessen der Unterthanen der deutschen Zollvereinsstaaten und Oesterreichs vertreten (vorkommenden Falls), wie umgekehrt die Consuln

Digitized by Google

dieser Staaten den Unterthanen Preußens ihre Vertretung angedeihen lassen. Nicht nur in den Seehäfen, sondern auch in den Städten des Binnenlandes (Wien, Frankfurt a. M., Birmingham ꝛc.) besitzt Preußen Consulate. Eine gediegene Schrift hierüber ist vor kurzem unter folgendem Titel erschienen: „Das preußische Consulatwesen, von B. W. König. Berlin 1853."

Außer Preußen unterhalten auch noch die übrigen deutschen Küstenstaaten eigene Consuln im Auslande, welche jährlich sehr bedeutende Summen kosten. Nach Oehlrich (Deutschland zur See) betrug die Gesammtzahl derselben schon im Jahre 1846 über 1000, nämlich:

für	Preußen	230,
„	Hannover	160,
„	Mecklenburg	56,
„	Oldenburg	55,
„	Lübeck	105,
„	Hamburg	175,
„	Bremen	103,
„	Oesterreich	123,
		1007.

Wie wünschenswerth wäre nicht eine Vereinigung dieser auswärtigen Handelsvertreter unter einer *gemeinschaftlichen Centralregierung*, schon des Kostenpunktes wegen!

Digitized by Google

Von den deutschen Flüssen der Preußischen Ostseeküste sind hier noch zu erwähnen die zwischen Stralsund und Stettin in das kleine Haff sich ergießenden Peene und Ucker.

Die Peene fließt theils durch Mecklenburgisches, größtentheils aber durch Preußisches Gebiet (10 Meilen weit): sie ist von Demmin (wo sie durch die Trebel und die Tollense verstärkt wird) bis zur Mündung bei Anclam schiffbar, und weiter hinauf durch die Stoberow (Nebenflüßchen der Tollense) bis Alt-Treptow und Friedland für Kähne. Auch die Trebel ist von Bassendorf bis Demmin (3 Meilen) schiffbar gemacht. Viel Mecklenburgisches Getreide geht auf der Peene nach Anclam und Stettin zur Ausfuhr nach England 2c.

Die Ucker ist bis zur Stadt Pasewalk schiffbar und für kleine Fahrzeuge bis Prenzlow am Uckersee: sie dient ebenfalls zur Ausfuhr von Getreide nach Wolgast und Stettin. Der Haupthafen ist Uckermünde.

Das Flüßchen bei Greifswalde (die Ryck oder Hilde) ist nur an seiner Mündung ½ Meile von Greifswalde bis zur Ostsee bei Wieck für Seeschiffe zugänglich. Ebenso

die östliche Persante nur bis Colberg; letztre ist jedoch 10 Meilen weit flößbar (von Groß=Cössin nach Colberg).

Zu den nichtpreußischen Flüssen der deutschen Ostseeküste gehören die Warne und die Trave, die zwar nur eine kurze Strecke für Seeschiffe zugänglich, aber durch ihre beiden bedeutenden Häfen: Rostock und Lübeck sich einen Weltnamen erworben haben.

1. Die Warne und Mecklenburg.

Die Warne (Warnow) erhält ihr Wasser aus mehreren Land=Seen und dehnt sich von Rostock bis Warnemünde (2 Meilen) in eine schöne breite Bucht aus. Die Tiefe der Warne zwischen Rostock und Warnemünde beträgt nur 8 bis 9 Fuß, daher alle größere Seeschiffe entweder in Warnemünde bleiben oder einen Theil ihrer Ladung in Leichterschiffe laden und mit einem Dampfer nach Rostock bugsiren lassen müssen.

Der Schiffbau wird besonders stark zu Rostock und Warnemünde betrieben.

Rostock mit 24000 Einw. ist in Bezug auf Schiff= und Lastenzahl der Haupthafen an der ganzen deutschen Ostseeküste. Diese Stadt treibt lebhaften Handel in Getreide, Wolle, Vieh ꝛc. und hat eine bedeutende Schifffahrt,

Digitized by Google

besonders im Zwischenhandel mit entfernten Ländern, viele Branntweinbrennereien, eine Bank *) u. s. w.

Außerdem besitzt Rostock eine rühmlich bekannte alte Universität (1419 gestiftet) mit 23 Professoren; eine lateinische Schule mit 9 Lehrern, ein protestant. Seminar, ein anatomisches Theater, einen botanischen Garten ꝛc. Auch ist Rostock der Geburtsort des tapfern Preußischen Degens: Blücher.

Rostocks Rhederei übertrifft die von Lübeck fast um das vierfache, sowohl in der Zahl der Schiffe als der Lasten.

Nach dem genauen Verzeichnisse von Otto Wiggers in Rostock bestand die Handelsflotte von Rostock am 31. Dez. 1852 aus 268 Seeschiffen von 25228 Last von 6000 Pfd. oder 37842 Last von 4000 Pfd.

Neugebaut wurden im J. 1853:		26
und abgingen	8	
verkauft wurden	4	12
Zuwachs im J. 1853:		14.

Bestand am 31. Dez. 1853: 282 Schiffe.

Darunter fuhren 198 unter Mecklenburger Flagge,
82 „ Rostocker „ zwei Schiffe hatten ihre Flagge noch nicht angegeben.

Vermessen waren am 31. Dez. 1853 von diesen 282 Schiffen bloß 253, von zusammen 25993 Last. Im

*) Die Rostocker Bank wurde im Jahr 1850 auf Actien gegründet, und besitzt ein Capital von 1 Million Thaler in 500 Actien: sie macht Leih-, Disconto-, Wechsel- und Depositen-Geschäfte.

Digitized by Google

Bau waren noch 28 Schiffe, nämlich 1 Dreimaster, 21 Barken, 3 Briggen, 1 Schooner und 2 ohne Benennung, worunter ein eisernes.

Der Bauart nach bestanden obige 280 Schiffe aus:

1	dreimastigen vollen Schiffe,
41	Barken, worunter 1 Grönlandsfahrer,
147	Briggen, „ 1 dto.,
23	Schoonerbriggen,
13	Schooner,
40	Galeassen,
2	Huker-Galeassen,
2	Huker,
6	Sloopen,
5	Dampfer, worunter 2 eiserne Schraubenschiffe, die zwischen Rostock und Petersburg fahren 3mal monatlich, und einer Actiengesellschaft angehören. Das eine Schiff machte auch 2 Reisen nach London.
280	

Davon waren 11 gekupfert,
20 kupferfest gebaut
und 34 gezinkt.

Der zweite Hafen von Mecklenburg-Schwerin (Mecklenburg-Strelitz hat keinen eigenen Hafen) ist Wismar (mit 12000 Einwohnern). Diese Stadt liegt unmittelbar an der Ostsee, die hier ebenfalls eine schützende Bucht bildet, steht aber an Schifffahrt und Handel weit gegen Rostock zurück.

Digitized by Google

Die Tiefe des Fahrwassers daselbst ist abwechselnd, jedoch nur selten der Schifffahrt hinderlich (gewöhnl. 19 bis 20 Fuß). Am 31. Dez. 1852 besaß Wismar 45 Segelschiffe und 2 Dampfer von 4424 Last von 6000 Pfd. Darunter waren der Bauart nach: 31 Briggen, 7 Schooner, 7 Galeassen und 2 Dampfschiffe (von 40 und 100 Pferdekraft), die zwischen Wismar und Copenhagen, 2mal wöchentlich, als Postschiffe fahren. Wismar ist der eigentliche Hafen der Stadt Schwerin.

Noch vor 10 Jahren hatten Rostock und Wismar wenige große Seeschiffe (die größten hielten 100 bis 120 Last). Jetzt sind die meisten Mecklenburgischen Schiffe zur weiten überseeischen Fahrt gebaut von 150—250 Last.

Außer zu Rostock (Warnemünde) und Wismar befindet sich auch ein Schiffswerft zu Ribnitz. Ribnitz (mit 3813 Einwohnern) ist noch Mecklenburgisch. Die schmale Landzunge, Fischland genannt *), die von Ribnitz in das Meer führt, gehört aber zu Preußen. Im Schiffsbau ist Mecklenburg dadurch begünstigt, daß es keinen Zoll auf metallene Schiffsbaumaterialien zu zahlen braucht, den auch jetzt Preußen abgeschafft hat.

Zum Schiffbau erhält Mecklenburg noch immer viel Holz (Eichen und Tannen) aus seinen eigenen alten Waldungen, die sich nach der Elbe hin erstrecken; doch sind die ritterschaftlichen Waldungen schon sehr verhauen. Die großen

---

*) Bei dem Seebad Dobberan ist der sogenannte heilige Damm, 1½ M. lang, an 100 Fuß breit und 12 bis 15 Fuß hoch, aus losen, glatten Steinen aller Farben bestehend.

Gutsbesitzer sind zum Theil sehr verschuldet. Im April 1853 kaufte die Schwedische Regierung von dem Magistrat der Stadt Neubrandenburg (Mecklenburg-Strelitz) 800 Eichstämme zu Rthlr. 30,000, und schloß noch Contracte für Rthlr. 2000 jährlich ab.

Die Mecklenburgischen Schiffe sind, gleich den Lübeckischen, hauptsächlich im Zwischenhandel beschäftigt, d. h. in ständigen Frachtfahrten von fremden zu fremden Häfen. Namentlich findet man sie häufig im mittelländischen Meere, in der Levante, im schwarzen Meere (Odessa), in den Donauhäfen (Galatz und Ibraila) und in Italien (Triest, Livorno rc.), wo sie die Frachten zwischen diesen und englischen, belgischen und holländischen Häfen vermitteln, und wegen ihrer soliden Bauart und Seetüchtigkeit ihrer Mannschaft besonders beliebt sind. — Auch bringen sie seit Aufhebung der englischen Navigationsakte viele Steinkohlen aus England nach Swinemünde (Stettin), Pillau und Danzig, als Rückfracht für nach England geladenes Getreide.

Die Mecklenburgischen Schiffsführer (Capitäne) erhalten gewöhnlich einen Antheil an der Fahrt, sind daher gleichsam als Miteigenthümer ihrer Schiffe zu betrachten und in ihrem Dienste besonders aufmerksam.

Digitized by Google

Schiffsbewegung von Warnemünde und Rostock in den Jahren 1851—1853.

	Eingelaufen zu Warnemünde (Rostock). 1851.	1852.	1853.	Ausgelaufen v. Warnemünde (Rostock). 1851.	1852.	1853.
Mecklenburgische	132	106	111	166	159	122
Rostocker . . .	128	116	114	133	130	129
Preußische . .	25	28	45	26	28	40
Hannoversche .	26	29	30	25	29	30
Oldenburgische .	1	1	1	1	1	1
Hamburger . .	3	7	3	3	7	3
Lübecker . . .	1	—	2	1	—	2
Dänische . . .	139	184	135	139	182	137
Schwedische . .	52	42	73	52	42	73
Norwegische . .	25	10	19	24	9	19
Russische . . .	14	7	5	14	7	5
Englische . . .	29	10	12	29	10	12
Französische . .	—	3	2	—	3	2
Holländische . .	45	38	38	45	37	38
	620	581	590	658	644	613

Digitized by Google

Schiffsverkehr von Wismar im Jahr 1852.

	Eingelaufen:	Ausgelaufen:
Mecklenburgische .	115	115
Rostocker	—	—
Preußische . . .	4	6
Hannoversche . .	8	8
Oldenburgische . .	—	—
Hamburger . . .	2	3
Lübecker	—	—
Dänische	55	56
Schwedische . . .	64	64
Norwegische . . .	3	3
Russische	17	17
Englische	4	4
Französische . . .	—	—
Holländische . . .	23	23
	295	299
	Im J. 1851: 266	i. J. 1851: 269
	„ 1850: 345	„ 1850: 349

Digitized by Google

Rostock und Wismar sind nun ebenfalls durch Eisenbahnen mit Hamburg und Berlin verbunden (die erste Eisenbahn von Rostock nach Hagenow wurde im Mai 1847 eröffnet, die von Schwerin nach Wismar im Mai 1850). Beide Städte können daher in der raschen und billigen Beförderung der Ostseegüter gleiche Vortheile wie Lübeck und Stettin gewähren. Auch geht jetzt viel Mecklenburgisches Getreide und Oelsaat ꝛc. auf dem Schienenwege nach Hamburg.

Seewärts führte Rostock in den Jahren 1847—52 an Getreide (namentlich Weizen und Gerste) folgende Quantitäten meist nach England und Frankreich aus:

im J.	Last				Weizen. Last	Gerste. Last
1847	11355	(à 96 Scheffel.)	Darunt.	waren	8579	1699
1848	13530		"	"	9422	1610
1849	10503		"	"	7487	1512
1850	9387		"	"	7657	1290
1851	10902		"	"	8625	1432
1852	12149	(od. 1,166304 Schffl.)	"	"	9716	1491

Wismar führte seewärts aus im Jahre 1852: 2491 Last Weizen und 201 Last Gerste.

Eine Rostocker Getreidelast hat 96 Scheffel (wie die Lübecker Last) oder 8 Drömte, und ist ungefähr gleich 65 Berliner Scheffel. Ein Rostocker Scheffel kommt der Ostfriesischen Himte gleich. Im Braunschweigischen sind die Himten etwas kleiner. (Ein Preußischer Scheffel = 1 3/5 Himten in Braunschweig.) In Bayern ist der Scheffel das Vierfache eines Preußischen. In Bremen wird die Getreidelast zu 40 Scheffel gerechnet; am Rhein zu 24 Malter oder 48 Ctr.

Nach den englischen Einfuhrlisten kamen im Jahre 1852 von Mecklenburg-Schwerin nach England:

120544	Quarters	Weizen,
15580	„	Gerste,
2239	„	Hafer,
7344	„	Erbsen u. Bohnen,
zus. 145707	Quarters.	

Im Jahre 1849: 139005 Quarters Weizen,
22170 „ Gerste,
15718 „ Erbsen u. Bohnen

(das Quarter zu circa 480 Pfd. gerechnet).

Einen Theil seines Getreides führt Mecklenburg auf der Peene aus (die in das frische Haff mündet), durch die Häfen Anclam und Wolgast. (Seeschiffe fahren bis Anclam.)

Man trifft im Mecklenburgischen noch vielfach die alte Koppelwirthschaft der Felder, in Schlägen eingetheilt, wie in Holstein, Lauenburg und England, abwechselnd für Pflug und Weide. Der Getreidebau ist vorherrschend, und wie es scheint, auch am einträglichsten. Es gibt hier Güter bis zu 1000 Morgen (in Pommern sogar bis zu 3 und 4000 Morgen). Im Ganzen hat die Landwirthschaft im Mecklenburgischen in den letzten Jahrzehenten große Fortschritte gemacht, durch Trockenlegung von Ländereien, Urbarmachung von Haidestrecken und größere Abrundung der Güter. Das Grundeigenthum besteht meist aus landesherrlichen Domainen und ritterschaftlichen Gütern. Erstere be-

Digitized by Google

decken einen Flächenraum von 95 Quadratmeilen mit 206986 Bewohnern, letztere einen Flächenraum von 107 Quadratmeilen mit 140707 Bewohnern. Die Städte besitzen auf einem Flächenraum von 24 Quadratmeilen 172092 Bewohner; dann gibt es auch einige Kämmereigüter mit 13926 Bewohnern und einige Klostergüter mit 9052 Bewohnern. Zu den Domainen gehören hauptsächlich: Pachthöfe, Mühlen, Försterwohnungen, Schmieden, Ziegelbrennereien, Fischereien, Land-, Wasser- und Brückenzölle *), Wirthschaften, Schulen, Kirchen 2c.

In Mecklenburg-Schwerin zählt man außer 40 Städten und 9 Flecken, 308 Dörfer über 200 Einwohner, 908 kleinere Dörfer und einzelne Gehöfte, 1252 Höfe und 180 Meiereien. Das ganze Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin zählte im Jahre 1852 542763 Einwohner auf 278 Quadratmeilen Flächenraum, darunter bloß 3332 Juden und 687 Katholiken. Die Zahl der Gutsbesitzer betrug 648, nämlich:

1 Landesherrschaft,
2 Fürstliche Familien,
29 Gräfliche "

---

*) In Mecklenburg-Schwerin gab es bis auf die neueste Zeit 27 Hauptzollämter und 53 Nebenzollämter. In Mecklenburg-Strelitz gibt es noch 38 Zollstätten, davon die Mehrzahl mitten im Lande liegt. Die Zollstätten haben ihren eigenen seit mehr als 200 Jahren unveränderten Tarif. Die Mecklenburgische Regierung belastet nicht bloß Land und Fluß (Elbe) mit Zöllen, sondern auch die durch ihr Land gehende Eisenbahn, d. h. alle auf derselben beförderten Güter.

256	Freiherrliche Familien,	
315	Bürgerliche	„
13	Geistliche Stiftungen,	
17	Weltliche Communen,	
6	Bauernschaften,	
648.		

Das Großherzogthum Mecklenburg-Strelitz zählte im Jahre 1851 99628 Einwohner.

Eine Zersplitterung des Grundbesitzes wie in Süddeutschland kennt man in Mecklenburg nicht; dagegen auch freilich nicht die freie Selbstständigkeit der süddeutschen Bauern. Ueberhaupt findet man dort noch wenig Mittelstand, wohl aber eine sehr große Zahl besitzloser Arbeiter- und Taglöhnerfamilien, auf dem flachen Lande (bis zum Jahr 1814 herrschte noch völlige Leibeigenschaft in Mecklenburg), die jedoch in der Regel besser leben und mehr Brod, Butter, Käse und Fleisch genießen als z. B. die sächsischen und schlesischen Fabrikarbeiter.

In der Viehzucht und Meierei steht Mecklenburg gegen Holstein zurück, mit Ausnahme der Pferdezucht, die im Mecklenburgischen stark getrieben wird *). Die Mecklenburger Pferde zeichnen sich durch ihren schönen und starken Bau aus, und sind besonders als Kutschen- und Kavalleriepferde gesucht. Die Pferdezucht erfordert aber bedeutende Auslagen und ist vielen Wechselfällen unterworfen, daher sich nur wohlhabende Leute damit befassen können.

*) In Mecklenburg-Schwerin schätzt man die Zahl der Pferde auf 250000, des Rindviehs auf eben so viel, der Schweine auf 150000, der Schafe auf 2 Millionen. Auch die Bienenzucht wird stark betrieben.

Mehrere seiner Rohprodukte könnte Mecklenburg weit besser selbst verarbeiten und sich dadurch eine naturgemäße industrielle Thätigkeit schaffen. Namentlich fehlen noch gute Bierbrauereien, wozu es die vortrefflichste Gerste besitzt. Auch leidet es an vielen lästigen und unzweckmäßigen Steuern und Verkehrsbeschränkungen, die besonders Nichtadelige treffen. So besteht noch eine Vieh-, Schlacht-, Mahl-, Handels- und Gewerbsteuer in den Städten; in Rostock eine Accise, in Wismar ein Seezoll (Licent) von ein- und ausgehenden Waaren, und ein besonderes Staatsgeld (von mehr denn 3000 Preuß. Thlrn. jährlich). Ferner stößt man dort noch auf mehrere alte Zunft-Privilegien und Monopolen, die nicht mehr im Einklang mit den Forderungen der Zeit sind. So darf sich z. B. in Rostock, in einem Umkreis von 2 Meilen, kein Handwerker niederlassen, daher man auch nur wenige Handwerker auf dem Lande trifft. Auf etwa 180 Landbewohner kommt erst 1 Handwerker, während in den Städten schon auf 16 Bewohner ein Handwerker kommt.

Von wirklicher Bedeutung sind nur diejenigen Zweige des Handwerks, welche ihrem Betriebe nach, der Fabrik-Industrie am nächsten stehen. Diese sind Tuch- und Leinenbereitung, Wagen-, Schiff- und Maschinenbau, Zuckersiedereien, Tabaksfabriken, Oelmühlen, Gerber, Sattler ꝛc.

Im südwestlichen Theile von Mecklenburg-Schwerin sollen noch an 5000 Webstühle für Leinen vorhanden sein. Die Mecklenburger Wollentücher stehen den besten Niederrheinischen zur Seite.

Die bedeutendsten Städte in Mecklenburg-Schwerin sind außer den erwähnten beiden Seehäfen Rostock und Wismar:

Schwerin	mit	20163	E.	(an einem schönen Landsee),
Güstrow	„	10117	„	
Parchim	„	6626	„	
Waren	„	5217	„	
Malchin	„	4542	„	
Teterow	„	4510	„	
Grabow	„	3442	„	
Hagenow	„	3351	„	
Boitzenburg	„	3554	„	
Dömitz	„	2371	„	2c.

In den 3 erstgenannten größeren Städten, wie auch in Rostock und Wismar, befindet sich ein gutes Gymnasium. Realschulen sind zu Rostock, Schwerin und Ludwigslust und Navigationsschulen zu Wüstrow, Dändorf und Dieshagen.

Im Allgemeinen gehört das Mecklenburger Land mit seinen schönen Seen und Wäldern, herrlichen Triften und wohlbestellten Feldern, zu den anmuthigsten und fruchtbarsten an der ganzen Ostsee.

(Ausführlicheres über Mecklenburg enthält Hübner's Jahrbuch für Volkswirthschaft und Statistik, 2r Jahrg. Leipz. 1854, nach Auszügen aus dem Mecklenburger Staatskalender, aus dem Archiv für Landeskunde, und aus Mittheilungen des statistischen Bureaus zu Schwerin.)

Mecklenburgs Ein- und Ausfuhr.

Darüber fehlen noch jedwelche zuverlässige Angaben. Nach ungefährer Schätzung beträgt die Gesammt-Ausfuhr der beiden Großherzogthümer (Schwerin und Strelitz, wobei Schwerin weitaus am bedeutendsten,) an 5 Millionen Thaler *) jährlich, und die Gesammt-Einfuhr ungefähr eben so viel.

Unter den Hauptausfuhrartikeln Mecklenburgs waren im Jahre 1851:

Getreide und Hülsenfrüchte	für	Rthlr.	448688,
Oelsamen	"	"	399952,
rohe Häute und Felle . .	"	"	155910,
Butter und Käse . . .	"	"	775314,
Pferde und Maulthiere .	"	"	302800,
Kühe	"	"	45020,
Kälber	"	"	27312,
Gemästete Schweine . .	"	"	635520,

*) Früher wurde der Mecklenburgische Thlr. zu 48 Schillinge oder circa 1⅙ Thlr. Pr. Ct. gerechnet; jetzt ist der Preußische Münzfuß oder 14 Thaler-Fuß allgemein eingeführt und wird auch bald in Lübeck und Hamburg das herrschende Circulationsmittel seyn, da beide Städte das eigene Prägen fast ganz aufgegeben haben, und der Preußische Thaler überall cursirt, selbst im Holsteinischen. In Hamburg werden zugleich noch vielfach Dänische Münzen benutzt.

Hämmel	für Rthlr.		127107,
Schafe und Ziegen . .	"	"	33575,
Wolle (an 30000 Ctr.) .	"	"	944322,

Ueber Mecklenburgs Anschluß an den deutschen Zollverein sind mehrere treffliche Abhandlungen erschienen, welche die Vortheile eines solchen Anschlusses überzeugend darthun. Darunter zeichnet sich besonders aus ein Aufsatz in der deutschen Vierteljahrschrift vom Juli—Sept. 1853: „Das Verhältniß der Großherzogthümer Mecklenburg zum deutschen Zollverein.“ Durch die freie Einfuhr nach Berlin würde sich Mecklenburgs Ausfuhr von Getreide, Vieh, Butter ꝛc. sehr heben, und auch die Rhederei würde, mit einigen Modificationen des Eisenzolltarifs, nur gewinnen. Bleibt es aber ausgeschlossen, so werden die landwirthschaftlichen Produkte des ganzen Elbe-Havel-Elde- und Störgebiets von Mecklenburg, und namentlich der westlichen Hälfte, die ihren Absatz auf dem Hamburger Markt finden, durch die Zwischen-Schranken des Zollvereins empfindlichen Nachtheil erleiden.

Man befürchtet durch diesen Anschluß eine bedeutende Vertheuerung vieler Waaren, die zum täglichen Gebrauche dienen. Diese Besorgniß ist aber ungegründet und kann sich höchstens nur auf französische Weine erstrecken, die allerdings im Zollverein etwas hoch besteuert, aber im Ganzen auch nur als Luxusartikel zu betrachten sind, namentlich was Champagner und feine Bordeaux-Weine betrifft.

2. Die Trave und Lübeck.

Die Trave war lange Jahre hindurch für die Schifffahrt von Lübeck insofern von keiner besondern Bedeutung *), als die größeren Seeschiffe nicht bis Lübeck herauf kommen konnten, sondern ihre Ladung zu Travemünde ($2^1/_2$ M. unterhalb Lübeck) löschen und durch Leichterschiffe heraufbringen lassen mußten.

Erst in den 4 letzten Jahren hat Lübeck die Vertiefung und Gradlegung der Trave mit Nachdruck betrieben und

*) Die Trave entspringt bei dem Dorfe Gieselrade im Fürstenthum Lübeck, tritt in den Werdersee, nimmt bei Oldesloe das Flüßchen Beste auf und fließt in 2 Armen westlich an Lübeck vorbei nach Travemünde. Ihre ganze Länge beträgt 14 Meilen (von Lübeck bis Travemünde $2^1/_2$ Meile). Oberhalb Lübeck, von Oldesloe bis zur Lübecker Schiffbrücke (Obsterbrücke), ist sie nur für flache Fahrzeuge (Kähne) schiffbar. Des Nachts wird die Trave bei Lübeck durch Balken (sogen. Bäume) geschlossen. $^3/_4$ Meilen unterhalb Lübeck ist die Herrenfähre, wohin ein schöner Weg von hohen Linden und Ulmen beschattet, führt, mit reizenden Landsitzen und üppiger Waldung zu beiden Seiten. Von Travemünde geht eine Fähre hinüber ins Mecklenburgische.

Die Wackenitz (Abfluß des Ratzeburger Sees) fließt auf der Ostseite von Lübeck durch den Krähenteich und den Mühlenteich, und von da durch die Schleusen der Stadtmühle (auf dem Damm) in

BIBL. UNIV. GENT

bereits einen schönen Erfolg erzielt. In den Jahren 1850/51 verwilligte es dafür 664000 Mark und fast eben so viel war noch für die Jahre 1852/54 veranschlagt. Im Jahre 1850 wurde ein neuer Dampfbagger in England angekauft, der mit den 2 älteren Dampfbaggern und 6 Handbaggermaschinen ununterbrochen arbeitet. Im Jahre 1851 hob der neue Dampfbagger über 6,000,000 Cubikfuß festen Boden aus, und die beiden ältern Dampfbagger und die Handbagger in den Jahren 1850/51 über 13,000,000 Cubikf., wobei eine große Zahl alter Pfähle, Steine und selbst Schiffstrümmer zum Vorschein kamen.

Am 26. Mai 1851 wurde der neue Trave-Durchstich an der Herrenfähre eröffnet.

Durch diese Arbeiten ist das Fahrwasser der Trave zwischen Travemünde und Lübeck bereits von 14 auf 17

---

die Trave. Die Länge derselben beträgt nahe an 3 M. Die Wackenitzer Holzschiffe befahren die Wackenitz und den Ratzeburger See. Der Hafen von Wackenitz wird bei der Schafferei durch einen Baum geschlossen. Ein großer Wirthschaftsgarten mit Sommertheater und Glassaal befindet sich an der Wackenitz vor Lübeck. Aus der Wackenitz wird Lübeck durch 2 besondere Werke (Brauerkunst und Bürgerkunst) mit Wasser versorgt, mittelst durch Wasserräder getriebene Druckwerke, worüber eigens angestellte Kunstmeister die Aufsicht führen.

Die schiffbar gemachte Stecknitz ist ein Ausfluß des Möllner Sees, der sich bei Genen in die Trave ergießt. Der Stecknitz-Kanal (1391—1398 erbaut) ist einer der ältesten in Europa. Er ist $9\frac{1}{2}$ Meilen lang, hat 13 Schleusen und ist durch die Delvenau bei Lauenburg mit dem Möllner See verbunden.

Von Lübeck bis in den Möllner See steigt er $37\frac{1}{2}$ Fuß,
von da bis zum Scheitelpunkt . . . . . $17\frac{1}{2}$ „
und fällt dann in die Elbe . . . . . . $40\frac{1}{2}$ „

(Siehe Elbe).

Digitized by Google

bis 18 Fuß Tiefe, die Breite von 150 auf 300 Fuß gebracht und der Nullpunkt des Travemünder Pegels um 12 Fuß gesenkt (am 18. Oct. 1851).

Was man noch vor 1848 für unmöglich gehalten, ist jetzt geschehen, nämlich daß große Dampfer bis Lübeck herauf kommen und man oft in dem geräumigen Lübecker Hafenbecken 7 bis 8 Seedampfer neben einander liegen sieht.

Folgendes war der höchste und niedrigste Wasserstand in den Jahren 1850 und 1851:

	Höchster Stand: 1850.	1851.	Niedrigster Stand: 1850.	1851.
Zu Lübeck:	am 25. Oct. 17′;	31. Oct. 16′ 6″;	20. Aug. 7′ 2″;	19. Oct. 8′ 9″.
Zu Travemünde:	am 25. Oct. 19′;	31. Oct. 20′ 6″;	20. Aug. 9′ 6″;	19. Oct. 12′ 8″.

Der durchschnittliche Wasserstand war:

		1850.	1851.
am Lübecker	Pregel	12′ 1″	12′ 3″.
am Travemünder	„	14′ 2″	14′ 3″. *)

Das Städtchen Travemünde (mit 1800 E.) hat durch diese Vertiefung bedeutenden Abbruch erlitten, da die Seeschiffe nicht mehr in Leichterschiffe zu laden brauchen oder doch nur in seltenen Fällen. Selbst die Sandbank von Travemünde (Plate) hat jetzt 17 F. Normaltiefe.

Travemünde hat eine Lootsen-Anstalt (mit 12 Lootsen und 1 Commandeur), einen 110 Fuß hohen Leuchtthurm (seit 1827) und eine Seebad-Anstalt.

---

*) Im Jahr 1848 war der mittlere Wasserstand dem von 1850 gleich, im Jahr 1849 um 2 Zoll höher.

Durch seine neue Eisenbahn (Lübeck-Büchener Bahn, am 15. Oct. 1851 eröffnet,) steht Lübeck mit Hamburg und Berlin nun in directer Verbindung und dadurch auch mit dem Innern von Deutschland, sowie mit Belgien, Frankreich und der Schweiz. Diese Bahn durchschneidet das fruchtreiche Herzogthum Lauenburg fast seiner ganzen Länge nach. Auf derselben geht jetzt viel Getreide nach Hamburg, namentlich aus den Städtchen Mölln und Ratzenburg, die von jeher einen bedeutenden Kornhandel besitzen. Im Jahr 1852 wurden auf der Lübeck-Büchener Bahn 795896 Ctr. Güter befördert, hin und her.

Eine Verlängerung der Lübecker Bahn mit einer Eisenbahnbrücke über die Elbe (bei Lauenburg) ist im Plan und wird hoffentlich auch zur Ausführung kommen.

Der Anschluß an den deutschen Zollverein ist für Lübeck eine Lebensfrage. Bleibt Lübeck außer der Zolllinie und Mecklenburg tritt dem Zollverbande bei, so gewinnt Rostock (das nun ebenfalls eine Eisenbahn nach Hamburg und Berlin besitzt), in seinen Beziehungen zum innern Deutschland, und wird der Hauptmarktplatz für die Ostsee werden. Das können die umsichtigen Lübecker Kaufleute nicht wollen, oder man müßte an ihrem Streben und an ihrer richtigen Auffassung der handelspolitischen Verhältnisse gänzlich irre werden.

Lübecks directer Seehandel hat zwar (wie bereits oben bemerkt) die große Bedeutung nicht mehr wie früher; doch würde man sehr irren, wenn man glauben wollte, daß die reichen Lübecker Rheder müßig säßen. Im Gegen-

Digitized by Google

theil zeigen sie sich unternehmend und regsam als Frachtführer im Zwischenhandel*) in entfernten Ländern. Lübecker Schiffe befördern den Verkehr von einem fremden Lande zum andern, nicht bloß in Europa, sondern auch in Amerika, und rivalisiren hierin mit den Engländern und Amerikanern, ja sie erhalten nicht selten den Vorzug (mit den übrigen deutschen Schiffen der Nord- und Ostsee) vor denen anderer Nationen, wegen ihres guten Baues und ihrer billigen Fracht und tüchtigen Seemannschaft. Die Zahl der im Zwischenhandel (in indirecter Fahrt) beschäftigten Lübecker Schiffe betrug im Jahr 1850: 122 von 14950 $\frac{1}{2}$ Last., 1851: 147 von 17341 $\frac{3}{4}$ Last, (also mehr wie im directen Handel). Am wichtigsten im auswärtigen Handel sind für Lübeck England, Rußland, Frankreich, Nordamerika und Brasilien.

In dem Verkehr der Ostsee nimmt Lübeck unter den deutschen Häfen noch immer den ersten Rang ein, besonders

*) Der Zwischenhandel ist der Uebergang zum Eigenhandel, England vermittelte auch Anfangs nur den Zwischenhandel, suchte aber bald mit den Erzeugnissen seines Gewerbfleißes die Rohprodukte der Amerikaner zu bezahlen.

Nur den einheimischen Handel erst gehoben, der auswärtige folgt dann von selbst. Schon Heeren sagt, mit klarem Blick in die Völkerverhältnisse: „Lebhafter inländischer Handel, der am mei„sten die Industrie befördert, ist stets die sicherste Grundlage des „Nationalreichthums und durch ihn des auswärtigen Handels. Der „Gang von diesem hängt größtentheils von äußern Umständen und „Verhältnissen ab, die sich nicht bestimmen lassen; der innere Ver„kehr aber ist bloß das Werk der Nation und geht nur mit ihr „selbst zu Grunde.“ (Siehe Heeren Ideen über Politik, Verkehr und Handel der alten Welt, 2r Band, Seite 164.)

auch als rascher und bequemer Abgangspunkt nach dänischen, schwedischen und russischen Häfen. Dreimal wöchentlich fahren Dampfer nach Dänemark (Copenhagen) *) und Schweden, einmal wöchentlich nach Petersburg und einmal nach Riga. Seit dem Sommer 1853 fährt auch ein Dampfschiff von Lübeck nach Finland (Abo und Helsingfors). Die 2 eisernen Dampfer (die Trave und die Neva), die zwischen Petersburg und Lübeck unter Lübeckscher Flagge fahren, sind von 220 Pferdekraft und von Lübecker und Petersburger Kaufleuten für gemeinschaftliche Rechnung erbaut, wozu die deutschen Handlungshäuser in Petersburg thätig mitwirkten. Der Weg von Hafen zu Hafen wird durchschnittlich in 70 Stunden zurückgelegt, d. h. von Stadt zu Stadt, denn die Dampfer legen weder in Travemünde noch in Kronstadt an. Jetzt ist die Fahrt durch die Kriegsverhältnisse unterbrochen.

---

*) Der Dänische Ausfuhrhandel (Vieh, Fleisch, Speck, Butter, Käse, Gerste u. s. w.) wird meist von Lübecker und Hamburger Kaufleuten für eigene Rechnung betrieben. Copenhagen und Flensburg haben keinen bedeutenden selbstständigen Handel mehr. Was dort noch von überseeischem Handel besteht, ist mit den Dänischen Westindischen Inseln, in Zucker, Rum rc. und selbst dieser Verkehr ist ziemlich matt (im Jahr 1852 giengen bloß 5 Schiffe von 488 Last dahin ab), da die gleichen Artikel u. a. Colonialwaaren billiger über England und Hamburg bezogen werden. Ob die neue Eisenbahn, die jetzt für englische Rechnung von Tönningen nach Flensburg gebaut wird, hierin eine bedeutende Aenderung hervorbringen wird, ist zweifelhaft, denn diese Bahn führt weder durch ein reich consumirendes noch produzirendes Land, und die Versuche, den Handel nach solchen Punkten hinzuziehen, sind fast noch immer ohne Erfolg geblieben.

Digitized by Google

Im Laufe des Jahres 1853 gingen von Lübeck ab:

27	Seedampfer	von	3631 L.	nach	Reval und Petersburg,
14	„	„	1194 „	„	Stettin und Riga,
7	„	„	812 „	„	Abo und Helsingfors,
37	„	„	4440 „	„	Stockholm, Calmar u. Ystad,
15	„	„	2384 „	„	Norköping, Stockholm, Calmar u. Ystad,
40	„	„	4644 „	„	Copenhagen,
25	„	„	1300 „	„	dto. u. Malmö,
19	„	„	2373 „	„	dto. u. Gothenburg,
184	Seedampfer	von	20778 L.,		

und eben so viele kamen von obigen Häfen in Lübeck an.

Lübecks Verkehr mit Petersburg ist auf alte, solide Verbindungen gegründet und wird sich sicherlich in der Folge noch mehr heben.

Viele französische Kunst- und Gewerbs-Erzeugnisse gehen fortwährend über Lübeck (nach Rußland und Schweden), weil hier immer Gelegenheit zur raschen und billigen Weiterbeförderung ist.

Folgendes gibt uns einen Ueberblick von Lübecks directem Schiffsverkehr in den Jahren 1852 und 1853 nach Flaggen.

1. Seeschiffe (mit Inbegriff der Dampfer).

	Angekommen:				Abgegangen:			
	1852.		1853.		1852.		1853.	
Unter	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
Russischer Flagge	230	21144	194	16146.	237	21721	192	16048.
Schwedischer „	232	15124	252	15236.	233	15164	244	15004.

Fortsetzung.	Angekommen:				Abgegangen:			
	1852.		1853.		1852.		1853.	
Unter	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
Dänischer „	319	10441	299	8939.	319	10026	298	8925.
Lübecker „	86	9030	134	13580.	103	10620	125	12801.
Mecklenb. „	38	2742	35	2451.	44	3382	36	2677.
Preußischer „	34	2085	22	1078.	39	2731	21	903.
Holländischer „	42	1279	28	1166.	45	1875	29	1201.
Hannover. „	23	792	26	861.	23	814	28	859.
Englischer „	8	529	2	104.	8	529	2	104.
Norweg. „	4	188	7	238.	4	188	7	288.
Hamburger „	4	143	7	279.	7	1171	11	1513.
Französischer „	1	42	7	510.	1	42	7	510.
Oldenburg. „	1	30	4	174.	1	30	4	174.
	1022	63569	1018	60762.	1064	68293	1004	61007.
Im Jahr 1851	1096	64598½.			1091	63746.		
„ „ 1850	1153	71020.			1154	71605.		

2. Küstenfahrzeuge.

	Angekommen:				Abgegangen:			
	1852.		1853.		1852.		1853.	
Unter	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
Lübecker Flagge	20	194	16	385.	20	194	16	385.
Fremder „	173	472	154	386.	173	472	154	386.
	193	666	170	771.	193	666	170	771.
Im Jahr 1851	165	853.			163	798.		
„ „ 1850	182	801.			182	801.		

Demnach Abnahme in der Gesammt-Schiffe- und Lastenzahl, aber bedeutende Zunahme der Lübecker Flagge.

Bei der Dampfschifffahrt hat der Verkehr mit Rußland abgenommen, dagegen der Verkehr mit Schweden, Norwegen und Dänemark zugenommen.

Digitized by Google

Der Herkunft nach kamen nach Lübeck im Jahr 1851:

	Segelschiffe	von Lasten.
von Petersburg	16	1192
„ Reval	42	2983
„ Libau und Reval . . .	9	406½
„ Finnland	105	7722¾
„ Schweden	202	11734
„ Dänem. u. Schlesw. Holst.	246	3967
„ Norwegen	13	368½
„ England	138	10185¼
„ Preußen	109	4137½
„ Holland und Belgien . .	13	560
„ Frankreich	15	1349
„ Rostock und Wismar . .	15	217¾
„ Hamburg und Bremen .	17	478¾
„ Amerika	1	90½
	941	45392½

	Dampfschiffe	von Lasten.
von Petersburg	27	4849
„ Riga	1	56
„ Stockholm, Calmar u. Ystad	29	3149½
„ Norköping u. Malmö . .	4	669
„ Copenhagen u. Gothenburg	30	4890
„ Copenhagen u. Malmö .	38	1976
„ Copenhagen	18	2894
„ Abo und Helsingfors . .	6	696
„ Stettin	2	26½
	155	19206

Zusammen 1096 Schiffe von 64598½ Lasten.

(Im J. 1852 waren es: 1022 Sch. von 63569 Lasten, worunter 193 Dampfschiffe von 23379 Lasten.)

Außer den	165 Küstenfahrz.	v.	853 L.	
kamen	334 offene Fahrz.	„	5268 „	von Travemünde u. dem Revier,
	139 „ „	„	1869 „	von Dassow und Schönberg.
Zus. im J. 1851.	638		7990	
i. J. 1851	528		4915	

Gesammtlastenzahl der Seeschiffe und der offenen Fahrzeuge:

im Jahr 1851 72588 Last.
im Jahr 1852 68484 „

Unter Revier versteht man den Lauf der Trave von der Stadt Lübeck bis zur Ostsee. Dassow ist eine kleine Mecklenburgische Stadt, 2 Meilen unterhalb Lübeck an einer weiten Bucht, welche die Trave kurz vor ihrer Mündung in die Ostsee macht, und steht unter Lübeck'scher Hoheit, daher auch dort kein Seehandel und keine Schiffahrt getrieben werden dürfen, und alle Schiffe (mit einzelnen Ausnahmen) in Lübeck ausladen müssen.

Zu den Hauptartikeln der Einfuhr zur **See** in Lübeck gehörten im Jahr 1851:

129177 (?)	Tonnen Steinkohlen aus England,	
253891	Viertel Wein,	
7275	Flaschen „	
83437	Viertel Rum,	
10798	Ctr. Zucker	(u. 44115 Ctr. zu Land)
3512	„ Caffee	(„ 32920 „ „ „)
1694	„ Butter	(„ 8860 „ „ „)
76464	„ Eisen	(„ 1146 „ „ „)
6397	„ Eisenblech	(„ 1891 „ „ „)

Digitized by Google

10584 Ctr.	Fabrik- u. kurze Waaren	(u. 47577 Ctr. zu Land)	
35241 „	Glas u. Steingut	(„ 8657 „ „ „)	
3692 „	Leinewaaren	(„ 1442 „ „ „)	
3485 „	Reis	(„ 5079 „ „ „)	
141233 „	Syrup	(„ 2330 „ „ „)	
945 „	Tabak u. Cigarren	(„ 14320 „ „ „)	
20363 „	Hanf,		
19808 „	Pottasche, u. s. w.		

Die Einfuhr zu Lande und auf dem Stecknitz-Kanal, der Obertrave und der Wakenitz betrug in Lübeck in den Jahren 1851 und 1852 504633 Ctr. und 560474 Ctr. Davon kamen

	1851. Fuhre	1851. m. Ctr.	1852. Fuhre	1852. m. Ctr.	
Frachtfuhren von Hamburg und Altona	1157	170158	436	39253	Abnahme.
Frachtfuhren von Mecklenb., Preußen, Sachsen ꝛc. .	554	34157	136	8551	Abnahme.
Eisenbahnzüge	231	41240	1098	269192	Zunahme.
Canal-Schiffe auf der Stecknitz von Hamburg und Lauenburg	210	113858	225	112989	
Fahrzeuge v. d. Ober-Trave	180	80192	135	64607	
Wackenitzböte i. J. 1851 73, i. J. 1852 82, Landfuhren und Posten	—	65028	—	65882	
		504633		560474	Zunahme.

Hierin sind Getreide, Rapssaat, Brennholz, Butter, Käse ꝛc., welche aus der Umgegend mit Landfuhren einge-

führt werden, nicht begriffen, da diese Artikel keinem Zoll unterliegen, mithin auch keinerlei Angaben unterworfen sind.

Der Werth von Lübecks Ein- und Ausfuhr läßt sich zur Zeit noch nicht genau bestimmen, da, wie oben bemerkt, viele Artikel bei der Einfuhr keinem Zoll unterliegen und die Ausfuhr ganz frei ist.

In den Jahren 1834 bis 1843 schätzte man den ungefähren Werth der Einfuhr durchschnittlich auf Courant-Mark *) 40,360,000 des Jahrs. Davon zur See C.M. 10,100,000, zu Land C.M. 30,260,000. Etwa 1/3 fiel auf den Durchgang.

*) Die Lübecksche Courant-Mark wird in Lübeck und Hamburg zu 16 Schillinge gerechnet und ist gleich 12 1/4 Sgr. oder circa 43 kr. rheinisch; die Hamburger Banco-Mark circa 15 1/4 Sgr.

Digitized by Google

Verkehr zwischen Lübeck und Hamburg
in den Jahren 1850, 51 und 52.

Nach Hamburger Angaben. (Siehe Tabellarische Uebersichten des handelsstatist. Bureaus in Hamburg.)

Die Ausfuhr Lübecks nach Hamburg betrug dem Werthe nach:

1850	1851	1852
B.M. 5,433820.	B.M. 4,274490.	B.M. 5,225050.

Die Einfuhr Lübecks von Hamburg betrug dem Werthe nach:

1850	1851	1852
B.M. 18,403300.	B.M. 13,882180.	B.M. 13,535640.

Sonach hätte Lübecks Einfuhr von Hamburg in den Jahren 1851 und 1852 bedeutend abgenommen (gegen 1850), wobei jedoch die im Jahr 1850 stattgefundenen beträchtlichen Sendungen von edlen Metallen und Baarschaften (für Schweden und Rußland) in Anschlag zu bringen sind.

Im Jahr 1847 betrug die Ausfuhr nach Hamburg	4,143740	B.M.
„ „ 1848 „ „ „ „ „	4,848800	„
„ „ 1847 „ „ Einfuhr von Hamburg	29,989880	„
„ „ 1848 „ „ „ „ „	17,824370	„

Unter der Einfuhr im Jahr 1847 befanden sich ebenfalls über die **Hälfte** Silberbarren und edle Metalle, nämlich für B.M. 15,071830.

Im Jahr 1852 gingen (dem Werthe nach)

von Lübeck nach Hamburg:

mit der Lübecker Eisenbahn	B.M.	4,567240,
mit Frachtfuhren	„	153900,
auf dem Stecknitz-Kanal . .	„	503910,
	B.M.	5,225050,

von Hamburg nach Lübeck:

mit der Lübecker Eisenbahn	B.M.	9,898020,
mit Frachtfuhren	„	2,062220,
auf dem Stecknitz-Kanal . .	„	1,575400,
	B.M.	13,535640.

In Lübeck ist auch ein bedeutender Handel in Holz, wovon jetzt vieles auf der Eisenbahn nach Hamburg geht. (Vergl. damit Hamburgs Handelsbeziehungen zu Lübeck in der 3. Abtheil. „Elbe.") Die Entfernung von Lübeck nach Hamburg beträgt zu Lande 6 Meilen, nach Kiel 10½ Meilen.

Ueber den Hafen und die Schifffahrt von Kiel s. **Elbe.**

Verkehr zwischen Lübeck und Schweden im Jahr 1847. *)

Die Einfuhr in Schweden von Lübeck betrug im Jahr 1847 11,171000 Thlr. S. B. (worunter 2,800026 Thlr. Spc. für Rechnung der schwedischen Bank).

Die Ausfuhr aus Schweden nach Lübeck im Jahr 1847 1,098000 Thlr. S. B.

*) Nach der Mittheilung des Commerz-Collegiums zu Stockholm vom 20. Dez. 1848.

Digitized by Google

Die Hauptartikel der Einfuhr von Lübeck waren:

381179	Pfd.	Caffee,	
98032	Kannen	Wein,	
330508	Pfd.	Wolle,	
390571	„	Häute (trockene),	
11640	„	„	(gesalzene),
27267	„	Manufakturw.,	wollen,
182135	„	„	halbwollen,
95969	„	„	Baumwollen,
12375	„	„	seiden u. halbseiden,
40870	„	Seide (rohe),	
10650	„	Baumwolle,	
194150	„	Baumwollgarn,	weißes,
47420	„	„	rothes, 2c.

Die Hauptartikel der Ausfuhr nach Lübeck waren:

22000	Schiff=Pfd.	Eisen	(Stangen),
543	„	„	Nägel,
780	„	„	Platten,
437	„	„	Band und Stab,
1389	„	Kupfer (gereinigt),	
1506	„	Stahl,	
44010	Pfd.	Papier,	
5237	Tonnen	Roggen,	
1158	„	Weizen,	
1500	„	Hafer,	
219	„	Gerste,	

Ferner Bauholz, Bretter 2c.

Digitized by Google

Von Lübeck kamen nach Schweden direct:

im J.	schwed. Sch.		Last			Sch.		Last		
1847	138	v.	3487	belad.	u.	39	v.	1567	in	Ballast,
1846	159	„	3734	„	„	45	„	1480	„	„
1845	140	„	3337	„	„	68	„	2516	„	„
1844	150	„	3910	„	„	58	„	2525	„	„
1843	156	„	4010	„	„	75	„	2715	„	„

Von Schweden gingen nach Lübeck direct:

im J.	schwed. Sch.		Last			Sch.		Last		
1847	162	v.	4426	belad.	u.	9	v.	86	in	Ballast,
1846	188	„	5096	„	„	15	„	156	„	„
1845	193	„	5673	„	„	14	„	184	„	„
1844	195	„	6188	„	„	10	„	122	„	„
1843	222	„	6723	„	„	12	„	112	„	„

Schwedische Schiffe kamen von auswärts nach Lübeck:

	schwed. Sch.			Last	u. in Ballast			
1847	19	beladen	v.	1101	—	zu	—	L.
1846	5	„	„	199	2	„	25	„
1845	9	„	„	389	1	„	9	„
1844	6	„	„	337	3	„	61	„
1843	7	„	„	302	1	„	48	„

Von Lübeck gingen nach auswärts:

	schwed. Sch.	Last					Last		
1847	2	92	beladen	u.	6	v.	295	in	Ballast,
1846	3	123	„	„	3	„	142	„	„
1845	4	155	„	„	5	„	244	„	„
1844	3	99	„	„	3	v.	164	„	„
1843	7	302	„	„	4	„	171	„	„

Digitized by Google

Der Schwedische Handel mit den nordischen Staaten betrug im Jahr 1847 von und nach:

Lübeck	Thlr. 11,171000	Thlr.	1,098000	Schw. Bco.
Großbritannien	3,503000	„	9,684000	„ „
Dänemark u. Herzogthümer	1,647000	„	5,231000	„ „
Preußen	186000	„	2,383000	„ „
Rußland	1,517000	„	156000	„ „
Mecklenburg	42000	„	618000	„ „
Hamburg	552000	„	145000	„ „
Bremen . . . . . . :	113000	„	479000	„ „
Hannover u. Oldenburg .	—	„	126000	„ „

Sonach mit Lübeck am bedeutendsten von allen.

Verkehr zwischen Lübeck und Holland
in den Jahren 1846 u. 1847.

(Siehe Lübeck'sche Blätter vom 21. Januar 1849.)

		Von Lübeck nach Holland gingen:		Von Holland kamen nach Lübeck:	
		1846	1847	1846	1847
Lübecker	Schiffe	1	—	1	—
Holländ.	„	6	6	4	3
Preuß.	„	—	1	—	—
Hannover.	„	3	1	—	—
Oldenburger	„	—	1	1	—
Dänische	„	—	2	—	—
		10	11	6	3

Digitized by Google

Einfuhr von Holland:

	1846		1847	
	Pfd.	im Werth v.	Pfd.	im Werth v.
Käse	44384	fl. 15534.	41259	fl. 14440
Kaffee	39555	„ 17404.	13693	„ 6024
diverse Artikel	—	„ 29093.	—	„ 28987
Gesammtwerth		fl. 62031.		fl. 49451

Ausfuhr nach Holland:

	1846		1847	
	Last	im Werth v.	Last	im Werth v.
Weizen	—	fl. — —	14	fl. 4200
Roggen	158	„ 31600.	137	„ 27400
Buchweizen . .	41	„ 9020.	31	„ 6820
Rapssaat . . .	22	„ 7040.	52	„ 16640
	Pfd.		Pfd.	
Theer	73847	„ 5539.	145067	„ 10880
diverse Artikel	—	„ 3485.	—	„ 5384
Gesammtwerth: Holländ.		fl. 56684.		fl. 71324

1 Last Getreide in Lübeck wird zu 96 Scheffel oder 8 Drömt gerechnet. 3¼ Lübecker Scheffel = 2 Preuß. oder circa 3 Rostocker Scheffel.

Lübecks Verkehr mit England besteht hauptsächlich in der Einfuhr von Steinkohlen, Eisen und Colonialwaaren, und in der Ausfuhr von Getreide, Theer, Holz u. s. w.

Zu erwähnen ist hier noch der kleine Hafen Neustadt in der Nähe von Lübeck (bei Eutin in einer schönen Bucht), der ein ziemlich bedeutendes Getreidegeschäft hat. Im Jahr 1846 kamen hier an: 731 Schiffe von 6508½ Last und gingen ab: 732 Schiffe von 6544 Last, meist

Digitized by Google

kleine Küstenfahrer. Die Einfuhr besteht aus Steinkohlen, Eisen ꝛc. Im Jahr 1846 wurden 8869 Tonnen englische Steinkohlen hier eingeführt. (Neustadt gehört zu Holstein.)

Lübeck's Rhederei.

Am 31. Dez. 1852 bestand solche aus 68 Seeschiffen von 6823 $^{3}/_{4}$ Last zu 4120 Pfd. und 5 Seedampfern.

Am 31. Dez. 1853 aus: 65 Schiffen von 6085$^{1}/_{4}$ Last. Darunter gekupferte 6, mit Metallbeschlag 7, mit Zinkbeschlag 4.

Der Gattung nach waren es:

7 Barkschiffe,
26 Briggen,
23 Schooner,
3 Galleassen,
5 Schaluppen,
1 Yacht.

Im Jahr 1853 gingen verloren 2 Sch. von 180 L.,
verkauft wurden 4 „ „ 363 „
und 1 Flußdampfer,
zus. 7 Sch. von 543 L.

Neugeb. wurd. 3 Sch. v. 146$^{1}/_{2}$ L.,
angek. wurde 1 „ „ 100 „
4 Sch. von 246$^{1}/_{2}$ L.

folglich Abnahme im J. 1853 3 Sch. von 296$^{1}/_{2}$ L.

BIBL. UNIV. GENT

Im Bau waren jedoch am 31. Dez. 1853:

2 Fregatschiffe von 700 u. 600 L.,
2 Barkschiffe „ 400 „ 350 „

An Dampfschiffen besaß Lübeck am 31. Dez. 1852:

5 Seedampfer, 3 Flußdampfer, 3 Dampfbagger.

Die Flußdampfer fahren zwischen Lübeck und Travemünde. Von den Seedampfern geht einer von 160 Pferdekraft (Lübeck) zwischen Lübeck, Copenhagen und Gothenburg; 2 (Trave und Newa) von 220 und 160 Pferdekraft fahren zwischen Lübeck und Petersburg, 1 (Riga-Lübeck) von 120 Pferdekraft zwischen Lübeck und Riga, 1 (Hengist) von 60 Pferdekraft, Schraubenschiff, zwischen Lübeck und Finland. (Vergl. damit S. 305 und 306).

Außerdem unterhalten eine regelmäßige Fahrt auf Lübeck: 4 schwedische Dampfschiffe und 1 dänisches Dampfschiff.

Von den schwedischen fahren

2 zwischen Lübeck, Stockholm, Ystad und Calmar,
1 „ dto., dto., und Norköping,
1 „ dto., Copenhagen u. Malmö.

Lübecker Schiffe im Auslande.

Von den Lübecker Segelschiffen befanden sich am 1. Jan. 1852

1	Sch.	v.	246	L.	in	Bahia,
2	„	„	289	„	„	Buenos-Ayres,
1	„	„	149	„	„	Porto Grande (Brasilien),
3	„	„	387	„	„	Rio de Janeiro,
1	„	„	175	„	„	Newyork,
1	„	„	166	„	„	Lima, (Callao)

Digitized by Google

1	Sch.	v.	156	v. in	Valparaiso,
1	"	"	70	" "	Tschesme,
1	"	"	154	" "	Cephalonia,
1	"	"	85	" "	Bordeaux,
1	"	"	228	" "	Newcastle,
1	"	"	83	" "	Christiania,
2	"	"	203	" "	Copenhagen,
1	"	"	92	" "	Hamburg,
2	"	"	155	" "	Danzig,
1	"	"	27	" "	Libau,
1	"	"	83	" "	Reval,
2	"	"	117	" "	Riga,
1	"	"	66	" "	Stettin,
33	"	"	2809	" "	Lübeck.

Auf der Reise (d. h. unterwegs) waren am 1. Jan. 1852:

nach	Montevideo	1	Sch.	v.	124	L.,
"	Rio de Janeiro	1	"	"	142	"
"	Bordeaux	1	"	"	124	"
"	Triest	1	"	"	161	"
"	Antwerpen	1	"	"	72	"

Digitized by Google

Assecuranz-Gesellschaften in Lübeck.

Im Jahr 1853 zählte Lübeck 5 Gesellschaften für Seegefahr. Ferner 3 Gesellschaften für Land- und Wasser-Transport (die Berliner, Triester und Düsseldorfer); für Feuersgefahr 5 einheimische und 16 auswärtige Gesellschaften, und für Lebensversicherung 19 Gesellschaften.

Für Handlung und Schifffahrt bestehen (bis zur Errichtung einer Handelskammer, die für Lübeck sehr nöthig und allgemein gewünscht wird,) einstweilen noch 2 sogenannte Commissionen: 1) eine Senats-Commission und 2) ein Commerz-Collegium.

Die Lübecker Navigationsschule wurde im Jahr 1808 von der Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Thätigkeit gestiftet.

In jedem größern deutschen Seehafen findet man eine Navigationsschule, die aber meist nur zur Bildung der Untersteuerleute dienen. Für die Bildung von Obersteuerleuten und Schiffsführer (Capitäne) sollte an der deutschen Nord- und Ostseeküste eine Centralschule für die Handelsmarine eingerichtet und darin die für jede Stufe des seemännischen Berufs nöthigen Kenntnisse gelehrt werden.

Lübecks Haupthandelsartikel sind: Wein, Theer und Tabak. Zu Lübeck findet man große Kellerräume, namentlich für französische Weine, und dicht an der Trave, auf

dem ehemaligen Wall, wo jetzt ein schöner Spaziergang mit Aussicht über Stadt und Hafen, liegt der Theerhof, wohl der größte in ganz Deutschland.

An dem Marktplatze steht noch das alte hansische wappenverzierte Rathhaus, dessen Schwibbogen und halbarabische Fensterwölbungen an Venedig erinnern. Auch an Kirchen und alten Wohngebäuden besitzt Lübeck noch viel steinernen Schmuck, die Ueberbleibsel einer freien großen Vorzeit, namentlich des 14ten Jahrh., wo Lübeck die Schiedsrichterin der nordischen Krone und Herrscherin der Ostsee war. In London besaß Lübeck lange Zeit hindurch (mit Hamburg und Bremen gemeinschaftlich) den alten Hanseatischen Stahlhof, der im Januar 1853 an die Actien-Gesellschaft des neuen Victoria-Docks für 72000 L. Strl. verkauft wurde. Dieser Stahlhof war das letzte ausländische Contor der deutschen Hansa, aber bloß Privateigenthum der 3 übrig gebliebenen Hansestädte, ohne die geringste handelspolitische Bedeutung. Auch in Antwerpen besitzen noch die 3 Hansestädte Grundeigenthum aus früherer Zeit.

Zu Lübecks Fabriken von Bedeutung gehören mehrere Tabaks- und Cigarren-Fabriken, eine Eisengießerei und Eisengußwaaren-Fabrik, eine Messing- und Stahlwaaren-Fabrik, eine Fortepiano-Fabrik, eine Lederlakir-Fabrik, eine Portefeuille-Fabrik ꝛc.

Lübeck zeichnet sich auch besonders durch seine zahlreichen Armen- und gemeinnützige Anstalten und gute Schulen aus, die in den „Topographischen und Localnotizen über Lübeck, redigirt von dem Verein für Lübeckische Statistik. Lübeck

1852" verzeichnet stehen und wovon ich hier im Vorbeigehen einen kurzen Ueberblick gebe.

An der Spitze steht „die Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Thätigkeit" (seit 1789), von der folgende 15 Zweiganstalten gebildet wurden:

1) Rettungsanstalt; 2) Industrieschule für dürftige Mädchen; 3) Schullehrer-Seminar; 4) Singklasse für angehende Volksschullehrer; 5) Spaar- und Anleihekasse; 6) Verein für Lübeckſche Geschichte; 7) Kleinkinderschulen; 8) Taubstummen- und Blindenanstalt; 9) Gewerbsausschuß; 10) Verein für Lübeckſche Statistik; 11) Seemannskasse; 12) Gewerbschule; 13) Verein für entlassene Strafgefangene; 14) Turnanstalt; 15) Navigationsschule seit 1808, welche im Jahr 1825 als öffentliche Schule vom Senate übernommen wurde.

Armenanstalt: der Zweck derselben ist möglichste Verhütung der Armuth, Unterstützung der Dürftigen, Pflege und Heilung der Kranken und nöthiger Unterricht der unvermögenden Jugend in 2 Armenschulen. Die Verwaltung dieser Anstalt wird von 3 Senatoren und 38 Bürgern besorgt. Letztere sind in 38 Stadtbezirke vertheilt und in 4 Hauptdistrikte mit Arzt, Wundarzt und Apotheke; Weiblicher Armenverein für die ihm von den Armenpflegern schriftlich empfohlenen Armen; Armenhöfe: (seit 1612, 1618, 1639, 1645, 1727) für Wittwen und Jungfrauen, die, außer freier Wohnung, auch zum Theil einiges an Geld, Holz 2c. erhalten; Armenhäuser in den Landbezirken (und in der Stadt) für arme Frauen;

St. Johannis Jungfrauenkloster (noch aus dem 12ten Jahrhundert) für 36 Jungfrauen, wovon 16 im Stifte selbst wohnen. Die jährl. Einkünfte dieses Klosters betragen an 40000 M. B.; Brigittenstiftung (seit 1534) Versorgungsanstalt für 12 Frauenzimmer, gegen Einkaufsgeld; St. Annen-Armenhaus (St. Annen-Kloster) seit 1502, Straf- und Besserungshaus, und zugleich Versorgungsanstalt für Arme und solche, die an unheilbaren Schäden leiden; Hospital zum heil. Geist (aus dem 13ten Jahrhundert), Versorgungshaus für 150 alte Personen beiderlei Geschlechts. Die jährl. Einkünfte belaufen sich über 50000 M. B. Aus seinem Ueberschusse steuert es zur Unterhaltung anderer Wohlthätigkeitsanstalten bei; Freiwilliges Arbeitshaus (1846) mit Benutzung der Gebäude des alten Waisenhauses; Waisenhaus (1806 neu erbaut) für 150 vaterlose eheliche Kinder; Kinderpfleganstalt (1845); Rettungshaus für Verwahrloste: Privatanstalt nach dem Muster des rauhen Hauses in Hamburg; Taubstummen- und Blindenanstalt (seit 1834); Irrenhaus (1787 neu erbaut), mit 28 Zimmern und 2 Sälen und Wohnung für den Aufseher; Allgemeines Krankenhaus (1850) gegen Bezahlung, die für die Dürftigen von den betreffenden Behörden und Corporationen geleistet wird; die Siechenhäuser: für Männer (1849 gest.), für Männer und Frauen (1850).

Außerdem bestehen in Lübeck viele Vermächtnisse für Studirende, hülfsbedürftige Wittwen und Jungfrauen,

Kranke, arme Schulkinder, treue Dienstboten ꝛc. Dieselben werden von besondern Vorstehern unter Aufsicht der Central-Armen-Deputation verwaltet.

An Unterrichts-Anstalten besitzt Lübeck, außer seinem Catharinen-Gymnasium (seit 1530 mit 4 Professoren und 9 Hülfslehrern, das auch von Ausländern besucht wird), mehrere Volksschulen, nämlich 2 Mittelschulen für Knaben und 2 für Mädchen und 4 niedere Schulen für Knaben und 4 für Mädchen; die Domschule mit einer niedern Schule für Knaben und 1 für Mädchen. Sodann mehrere Armenschulen, nach dem Muster der niedern Schulen (darunter auch 2 Privat-Armenschulen): Fabrikschulen für Knaben, die in Fabriken arbeiten (Freischulen), und mehrere Privat-Erziehungsanstalten. (Wie sehr steht noch Frankfurt a. M. in der Zahl der öffentlichen Schulen, bei einer doppelten Seelenzahl, gegen Lübeck zurück!)

An guten Büchersammlungen ist Lübeck ebenfalls reich. Die Stadtbibliothek (1620 gest. in dem Gebäude der Katharinenkirche), zählt an 50000 Bände. Außer derselben bestehen noch folgende Bibliotheken: 1) Die Bibliothek der Gesellschaft zur Beförderung gem. Thätigkeit; 2) die Bibliothek des juristischen Vereins; 3) die Bibliothek des ärztlichen Vereins; 4) die Bibliothek des historischen Lesevereins (in einem abgesonderten Theile der Stadtbibliothek); 5) die Bibliothek der Schullehrer.

Für freimüthige Besprechung einheimischer Angelegenheiten (mit statistischen und andern belehrenden Mittheilun-

Digitized by Google

gen) erscheinen sonntäglich die „neuen Lübeckschen Blätter" (seit 1835), ein Blatt, das allen deutschen Städten zur Nachahmung empfohlen werden kann.

Die Bevölkerung von Lübeck beträgt gegenwärtig über 30000 Seelen. Bei der letzten Volkszählung am 1. Sept. 1851 waren es 29852, darunter 224 Katholiken und 198 Juden. In den Vorstädten St. Jürge, St. Lorenz und St. Gertrud wohnten 3754 Seelen, und in den Landbezirken mit 6 Ortschaften, einschließlich Bergedorf an der Elbe, aber ohne Travemünde: 12833; zusammen 42685.

Digitized by Google

Sund-Schifffahrt. *)

Nach den Sund-Listen gingen durch den Sund:

Im	Jahr	1834	10609	Schiffe.
"	"	1843	14749	"
"	"	1847	21526	"
"	"	1848	16857	"
"	"	1849	18959	"
"	"	1850	19070	"
"	"	1851	19944	"
"	"	1852	17563	"
"	"	1853	21586	"

*) Die Zahl der **deutschen** Schiffe, die durch den Sund fuhren, betrug im Jahr:

	1851.	1852.	1853.
Preußische	2652	2319	3487
Mecklenburgische .	1073	771	1103
Hannoverische . .	744	545	743
Oldenburgische . .	330	183 (?)	230
Lübeckische	123	136	139
Hamburgische . .	76	46	73
Bremische	34	22	36
	5032	4022	5811

Digitized by

Darunter waren der Flagge nach:

		1851.	1852.	1853.
Englische	Sch.	4730	3902	4665
Holländische . . .	„	2005	1691	1875
Preußische . . .	„	2652	2319	3487
Schwedische . . .	„	2272	2102	2007
Norwegische . . .	„	2906	3020	3393
Dänische	„	1620	1464	2095
Russische	„	1001	946	1202
Mecklenburgische .	„	1073	771	1103
Hannoverische . .	„	744	545	743
Oldenburgische . .	„	330	183	230
Lübeckische . . .	„	123	136	139
Hamburgische . .	„	76	46	73
Bremische . . .	„	34	22	36
Französische . . .	„	292	283	345
Italienische . . .	„	41	40	50
Belgische	„	7	11	22
Oesterreichische . .	„	2	1	—
Nordamerikanische .	„	34	76	96
Südamerikanische .	„	2	1	2 (Peru)
Spanische . . .	„	—	2	4
Portugiesische . .	„	—	2	18
Griechische . . .	„	—	—	1
		19944	17563	21586

Folglich im J. 1852 2441 Sch. weniger als 1851 und
„ „ 1853 4008 „ mehr „ 1852

Unter den im Jahr 1853 waren:

10526	beladene Sch.	aus	der	Nordsee,
7716	„	„	„	Ostsee,
2969	in Ballast	„	„	Nordsee,
375	„	„	„	Ostsee.

Die Vermehrung der Sundschifffahrt im Jahr 1853 ist besonders dem lebhaften Getreidehandel der Ostsee-Häfen zuzuschreiben, sonst wäre wohl ebenfalls eine Verminderung der Schiffezahl, wie im J. 1852, zu erwarten gewesen, in Folge des sich immer mehr ausbreitenden norddeutschen Eisenbahnnetzes und der dadurch bewirkten rascheren Verbindung der deutschen Ostseeländer mit Hamburg und Bremen.

Den Hauptverkehr mit der Ostsee haben England, Holland, Schweden, Norwegen nnd Dänemark, und dann erst Rußland; und von den deutschen Staaten: Preußen, Mecklenburg und Hannover. (Schleswig-Holstein ist unter Dänemark begriffen.)

Sehr wünschenswerth wäre eine Angabe der Hauptartikel der befrachteten Schiffe, um den Charakter des Ostseehandels näher kennen zu lernen. Getreide und Bauholz bilden jedenfalls die wichtigsten Ausfuhrgegenstände der Ostseehäfen.

Der jährliche Ertrag des Sundzolls wird in Dänemark auf 2 Millionen dänische Reichsbankthaler geschätzt. Im Jahr 1843 betrug solcher (bei 14749 Sch.) 2,144000 Reichsbankthaler, folglich muß im J. 1853 die Einnahme bei 21586 Sch. weit stärker gewesen sein.

Die deutsche Rhederei.

BIBL. UNIV.
GENT

itized by Google

Durch die im Jahr 1849 in England stattgefundene Aufhebung der alten Schifffahrtsgesetze und Beseitigung der Beschränkungen des fremden Schifffahrtsverkehrs, hat die deutsche Rhederei wesentliche Vortheile erlangt, sowohl in England selbst, als in den englischen Besitzungen. Die deutschen Schiffe können jetzt in überseeischen Häfen weit eher Rückfrachten finden wie sonst, namentlich nach englischen Häfen, von denen sie früher ganz ausgeschlossen waren, sobald sie aus andern Ländern als ihren eigenen kamen. (Bloß die hanseatischen Schiffe genossen hierin eine besondere Vergünstigung.)

Erzeugnisse transatlantischer Länder gehen jetzt selbst für deutsche Rechnung nach englischen Häfen. Wie sehr die Zahl der in Großbritannien eingelaufenen deutschen Schiffe sich in der letzten Zeit gehoben hat, zeigt die Aufstellung von 1841 und 1851. Im Jahr 1841 betrug solche 2347 Schiffe von 304746 Tonnen und im Jahr 1852 3207 Schiffe von 531139 Tonnen (zu 20 Ctr.).

Im Jahr 1852 kamen nach London allein 280 Preußische Schiffe von 109086 Tonnen aus direkten Ländern.

Ich stimme ganz mit Dr. Soetbeer überein, daß die außerordentlichen und vielseitigen Vortheile, welche für die deutsche Rhederei aus der Aufhebung der brittischen Navigationsakte erwachsen, von Jahr zu Jahr mehr hervortreten werden, wozu der colossale Antheil Englands am ganzen Welthandel und sein enormer Verbrauch an fremden Verzehrungsgegenständen und Rohstoffen aller Art wesentlich beiträgt. Auch die englische Küstenschifffahrt ist seit März 1854, nach Parlamentsbeschluß, für alle Nationen freigegeben, was für die deutschen Schiffe nicht minder von Wichtigkeit ist, da man sehr bald dieselben (besonders im zunehmenden Steinkohlenhandel, worin die engl. Schiffe nicht mehr ausreichen) thätig sehen wird.

In Holland, Schweden und Sardinien sind jetzt gleichfalls die Beschränkungen deutscher Schiffe aufgehoben und das Prinzip der Gleichstellung fremder Flaggen mit den einheimischen auch im indirekten Verkehr angenommen.

So lange Deutschland seine Rhederei noch nicht im eigenen Handel hinreichend beschäftigen kann, ist diese Rhederei zu ihrer Selbsterhaltung vielfach an das Ausland angewiesen (im Zwischenhandel). *)

---

*) Viele deutsche Matrosen dienen jetzt auf nordamerikanischen und englischen Schiffen, weil sie nicht genug Beschäftigung im eignen Lande finden, keine Fischerei und großen Küstenhandel besitzen, und die Löhne höher sind als auf deutschen Schiffen. Auch auf spanischen Schiffen an der amerikanischen Westküste trifft man sie. Was die Schiffsführer betrifft, so sind fast alle Capitäne der deutschen Handelsschiffe gute und erprobte Seeleute: sie haben von unten auf gedient, besitzen die nöthigen nautischen Kenntnisse und kaum

Digitized by Google

Mit dem Schutze dieser Rhederei sah es aber seither betrübt aus. Deutschland ist jetzt ein mächtiger Handelskörper, der über 32 Millionen Angehörige zählt, über 100 deutsche Meilen Seeküste hat, und nach England und Nordamerika die zahlreichste Handelsmarine der Welt besitzt, aber — keine Flotte (die wenigen Preußischen Kriegsschiffe können noch nicht als Flotte gelten), muß daher von Engländern, Amerikanern oder Franzosen, bei vorkommenden Kränkungen und Beeinträchtigungen, sich Hülfe erbitten, eine Hülfe die jedem ehrlichen Deutschen, der das Andenken an die alte starke Hansa in sich bewahrt, die Schamröthe in die Wangen treibt.

Im Jahr 1848 hatte die neuentstandene Kriegsmarine Deutschlands, trotz der ihrer Ausbildung gesteckten engen Grenzen und unter den schwierigsten Verhältnissen, einen Höhepunkt erreicht, der den Beweis lieferte, was Deutschland unter günstigen Umständen hinsichtlich seiner Wehrkraft zur See zu leisten vermöchte. Admiral Brommy, indem er den Akt der gänzlichen Auflösung dieser jungen Flotte in seinem letzten Generalbeschluß vom 31. März 1853 dem betheiligten Personale mittheilte, bemerkte: „daß durch diesen Akt nicht nur das mit nationaler Begeisterung erweckte und unter den schönsten Erwartungen emporgeblühte

---

wird einer ein Schiff erhalten, der nicht tüchtig befähigt ist. Namentlich genießen die Hanseatischen Schiffsführer hierin einen gewissen Ruf. Auch findet man sie in der Regel gebildeter und gegen die Reisenden aufmerksamer als bei irgend einer andern Nation. Ausnahmen kommen natürlich auch unter ihnen vor.

Institut einer deutschen Marine, der bloßen Erinnerung anheim fiele, sondern auch die Hoffnung so vieler Tüchtigen, die diesem Institut Kräfte und Leben zu weihen nicht anstanden, vernichtet worden seien."

Hoffentlich wird der neue Preußische Kriegshafen an der Jahde, den Kern zu einer bleibenden deutschen Flotte, unter der Oberleitung Preußens, bilden, der sich bei richtiger Auffassung und Festhaltung der deutschen Verhältnisse, mit jedem Jahre kräftiger entfalten wird.

Digitized by Google

Deutsche Nordseeküste.

Hannover.

Die Hannöverische Rhederei umfaßt 3 Landdrosteibezirke: 1) Den Bezirk Aurich oder Ostfriesland (Emsgebiet). 2) Den Bezirk Stade (Weser- u. Elbgebiet). 3) Den Bezirk Lüneburg (Harburg).

Im ersten Bezirk (Ostfriesland) zählte man am 31. Dez. 1852: 589 Seeschiffe v. 25582 Last à 4000 Pfd. *) 799 Fluß-, Canal- und Watteschiffe v. 5308 Last und 3 Dampfschiffe v. $79^1/_2$ Last.

Im zweiten Bezirk (Unterweser und Unterelbe ohne Harburg) 97 Seeschiffe v. 4787 Last, 885 Fluß-, Canal- und Watteschiffe v. 3084 Last.

*) Bei den Angaben der deutschen Schiffslasten stößt man noch immer auf große Verschiedenheiten, obgleich hierin seit einigen Jahren bedeutende Verbesserungen stattgefunden haben. In Ostfriesland und den Hannoverschen Weser- und Elbhäfen, so wie im Oldenburgischen, in Bremen, Lübeck und den Preußischen Ostseehäfen rechnet man jetzt durchgängig die Schiffslast zu 4000 Pfd. oder 2 englische Tonnen; in Hamburg und Mecklenburg noch zu 6000 Pfd. (die Mecklenburger Last wird oft noch irrigerweise zu 4000 Pfd. bemerkt), in Altona zu 5200 Pfd.; doch wird auch an diesen Orten in der neuesten Zeit die Berechnung zu 4000 Pfd. allgemeiner, und hoffentlich wird in kurzem dieser Maßstab in allen deutschen Seehäfen eingeführt sein. Das Wort Commerzlast oder Normallast ist nicht mehr maßgebend.

BIBL. UNIV. GENT

Im dritten Bezirk (Harburg) 12 Seeschiffe von 870 Last.

Der Bauart nach besaß Hannover an der Unterweser am 31. Dez. 1852: 2 Fregatschiffe, 3 Barken, 2 Briggen, 1 Schooner-Brigg, 2 Schooner-Gallioten, 4 Gallioten, 1 Kuff und 2 Ewer (Zus. 21). Darunter 5 Grönlandfahrer. Ferner 81 Fluß-, Canal- und Watteschiffe.

Die Schiffe an der Hannöverischen Unterelbe sind, ihrer Bauart nach, nicht bemerkt. Die Zahl derselben betrug im Jahr 1852: 76 Seeschiffe v. 2396 Last und 743 Fluß-, Canal- und Watteschiffe v. 6730 Last.

Harburg besaß am 31. Dez. 1853: 3 Barkschiffe von 120 bis 220 Last, 2 Briggen, 3 Schooner, 1 Galliote und 3 Kuffen. Im Bau waren am 31. Dezember 1853 zu Harburg: 1 Fregattenschiff, 3 Barken und 1 Brigg.

Oldenburg. *)

Die Oldenburgische Rhederei und Schifffahrt theilt sich in 3 verschiedene Amts-Bezirke: 1) in das linke Ufer der

*) Die Oldenburgische Rhederei hat in den letzten 25 Jahren ungemein zugenommen, weit mehr wie die Hannoversche, in der Schiffezahl über 71 pCt., in deren Tragfähigkeit 242 pCt. gegen 1829. Die Oldenburgischen Schiffe sind in der Regel von fester und schöner Bauart, die Capitäne erfahrne und geschickte Leute, in jedem Hafen, an jeder Börse gern gesehen und namentlich bei den Bremer Kaufleuten großes Vertrauen genießend. Man findet sie in allen europäischen Gewässern, in den Häfen von Frankreich, Portugal, Spanien, im Mittelmeere wie in der Ost- und Nordsee. Einige fahren auch auf den Robbenfang in das Nordmeer und auf den Wallfischfang in die Südsee.

Digitized by Google

Unterweser (Weser-Gebiet); 2) in die Ufer des Jahde-Meerbusens (Jahde-Gebiet) und 3) in den westlichen Landestheil in der Nähe der Ems (Ems-Gebiet).

In dem Weser-Gebiet befanden sich:

	Große u. kleine Schiffe.	Last v. 4000 Pfd.	Mannschaft.
am 1. Januar 1852:	330	13752	1516
" " 1853:	353	15704	1648
Zunahme	23	1952	132

In dem Jahde-Gebiet befanden sich:

	Schiffe.	Last v. 4000 Pfd.	Mannschaft.
am 1. Januar 1852:	70	1748	198
" " 1853:	65	1664	185
Abnahme	5	84	13

In dem Ems-Gebiet befanden sich:

	Schiffe.	Last v. 4000 Pfd.	Mannschaft.
am 1. Januar 1852:	113	1495	246
" " 1853:	116	1590	254
	Diese bestehen bloß aus Flußschiffen od. Kähnen.		
Zunahme	3	95	8

Die Oldenburgische **Gesammtzahl** betrug:

	Schiffe.	Last v. 4000 Pfd.	Mannschaft.
am 1. Januar 1851:	482	14702	1769
" " 1852:	513	16995	1960
" " 1853:	534	18958	2087

Nach der Größe der Schiffe gehörten am 1. Jan. 1853, Gebiet, als dem Hauptgebiet:

	Tragfähigkeit nach Rocken-						
	5 bis 20	21 bis 35	36 bis 50	51 bis 75	76 bis 100	101 bis 125	126 bis 150
Im Amt Brake	69	23	7	10	6	2	3
„ „ Elsfleth . . .	10	6	1	12	25	10	4
„ „ Berne (Stedingerl.)	24	1	4	13	16	1	1
„ „ Rodenkirchen . .	38	—	2	1	—	1	—
„ „ Stadt Oldenburg	18	5	—	1	—	1	—
„ „ Burhave . . .	11	2	1	1	—	—	—
„ „ Rastede . . .	—	—	—	—	—	—	—
„ „ Zwischenahn . .	—	—	—	—	—	—	—
„ „ Landwührden. .	7	1	—	—	—	—	—
„ „ Abbehause . .	10	—	—	—	—	—	—
„ „ Delmenhorst . .	—	—	—	—	1	—	—

Zum Jahde-Gebiet:

Im Amt Burhave . . .	3	—	—	—	—	—	—
„ „ Rastede . . .	—	—	—	—	—	—	—
„ „ Varel	3	1	—	2	—	—	—
„ „ Bockhorn . . .	1	1	1	—	—	—	—
„ „ Jever	2	2	2	1	—	—	—
„ „ Minsen . . .	18	1	6	2	—	—	—
„ „ Tettens (Wangeroge)	2	15	2	—	—	—	—

Zum Ems-Gebiet:

Im Amt Westerstede . .	16	—	1	—	1	—	—
„ „ Friesoythe . .	77	16	1	3	—	—	—
„ „ Zwischenahn . .	—	—	1	—	—	—	—

*) Die Braker Schiffe sind meist im Bremer Handel beschäftigt. Ende 1846 besaß Brake 27 Seesch. v. 1735 L. / 133 Küstensch. v. 2145 „ } zus. 160 Sch. v. 3880 L.

einschließlich der Fluß- und Canalschiffe, zum Weser-

lasten von 4000 Pfund.

151 bis 175	176 bis 200	201 bis 225	251 bis 275	276 bis 300 Last.		Sch.	Last.
1	—	—	1	—	Zusammen	122	4150 } *)
2	—	—	—	1	"	71	5719 } *)
—	1	1	—	—	"	62	3483 } *)
—	—	—	—	—	"	37	640
—	—	—	—	—	"	25	572
—	—	—	—	—	"	15	315
—	—	—	—	1	"	1	300
—	—	1	—	—	"	1	215
—	—	—	—	—	"	8	114
—	—	—	—	—	"	10	106
—	—	—	—	—	"	1	90
						353	15704
—	—	—	—	—	Zusammen	3	33
—	—	—	—	—	"	—	—
—	—	—	—	—	"	6	200
—	—	—	—	—	"	3	91
—	—	—	—	—	"	7	194
—	—	—	—	—	"	27	607
—	—	—	—	—	"	19	539
						65	1664
—	—	—	—	—	Zusammen	18	248
—	—	—	—	—	"	97	1302
—	—	—	—	—	"	1	40
						116	1590

u. Elsfleth u. Stedingen 70 Seesch. v. 5168 L.
52 Küstensch. v. 713 " } zus. 122 Sch. v. 5881 L.

An eigentlichen Seeschiffen langer Fahrt zählte Oldenburg, der Bauart nach, in seinem Wesergebiet am 31. Dez. 1853: 145 von 13869 Last, nämlich: 12 Barken, 13 Briggen, 15 Schooner-Briggen, 1 Schooner-Barke, 16 Schooner, 55 Schooner-Gallioten, 20 Gallioten, 14 Kuffen, 1 Kutter, zusammen 145. Darunter waren 2 Sch. von 300 u. 430 Last, 4 Sch. von 200 bis 300 Last, 50 Sch. von 100 bis 200 Last, 89 Sch. unter 100 Last, einschließlich 5 Grönlandsfahrer und 2 größere Schiffe aus Rastede und Jever. Rastede besitzt 1 Barkenschiff von 300 Last und das Amt Jever 1 Barkenschiff von 430 Last (seit 1853), deren Hafen zu Brake ist. 44 von obigen 145 Schiffen haben Metallbeschlag und 20 Sch. sind mit Chronometern versehen. (Vergl. damit S. 113.)

Neugebaut wurden im Oldenburger Wesergebiet:

im Jahr 1849:	12	Seeschiffe	und	10	Flußschiffe,
„ „ 1850:	16	„	„	5	„
„ „ 1851:	17	„	„	10	„
„ „ 1852:	21	„	„	15	„
Zus. in 4 Jahren	66	„	„	40	„

auf 13 Werften. Ende Dez. 1852 waren noch in Bau im Wesergebiet 15 Schiffe von 8090 Last.

Im Jahdegebiet dienen die vorhandenen Werfte meist nur zur Ausbesserung der Schiffe. Im Oldenb. Emsgebiet werden fast bloß Wätten- und Flußschiffe (Kähne) gebaut.

Digitized by Google

In neuester Zeit baut man im Oldenburgischen Wesergebiet ebenfalls mehr große Seeschiffe für transatlantische Reisen. Von den kleineren Seeschiffen sind die Schoonergallioten die vorherrschenden. Kähne, Ewer und Kutter finden meist in der Fluß- und nahen Küstenfahrt ihre Verwendung.

Bremen.

Diese Stadt besaß am 31. Dez. 1853: 241 Seeschiffe von 58731 Last zu 4000 Pfund, darunter 2 neue Seedampfer von 2105 Last.; am 31. Dez. 1852 waren es: 239 Seeschiffe von 52048 Last. Der auffallende Unterschied in der Lastenzahl liegt wohl in seitdem gebauten größeren Schiffen. Unter den 239 Schiffen am 31. Dez. 1852 waren 209 mit Kupfer oder mit Munz-Metall (von Munz zu Birmingham) beschlagen, 6 mit Zink, 15 eisenfest und 9 ohne Metallbeschlag. (Ausführliches s. Weser. S. 98.)

Hamburg.

Am 31. Dez. 1852 besaß Hamburg 369 Seeschiffe von 37562 Last zu 6000 Pfd. oder 56343 Last zu 4000 Pfd. Am 31. Dez. 1851 besaß Hamburg 351 Seeschiffe von 51950 Last (34633 Com. Last zu 6000 Pfd). Zunahme 18 Sch. von 4393 Last. Ferner 6 Seedampfer und 10 Flußdampfer am Ende 1852. (S. Elbe.)

Nach der Hamburger Börsenhalle vom 17. April 1854 besaß Hamburg am 31. Dez. 1853: 408 Seeschiffe von

BIBL. UNIV. GENT

42565 Last (also Zunahme von 39 Sch. mit 5003 Last im Jahr 1853), darunter waren 304 gekupfert, 38 mit Zink beschlagen und 5 eisenfest.

Altona. (S. Holstein.)

Holstein.

Am 31. Dez. 1852 besaß Altona 22 große Seeschiffe von 2266 Last zu 5200 Pfd. oder 2946 Last zu 4000 Pfd. Am 31. Dez. 1853 hatte sich diese Zahl der großen Schiffe wieder auf 24 von 2515 Last zu 5200 Pfd. oder 3269 Last zu 4000 Pfd. gehoben. Am 31. Dez. 1848 zählte Altona zuzüglich der kleineren Schiffe: 227 Sch. von 3818 Last.

Blankenese besaß am 31. Dez. 1848: 259 Sch. von 7000½ Last (einschließlich der Fischerboote) und am 31. Dez. 1853: 168 Seeschiffe von 6200 Last. Darunter 5 Briggen, 4 Schooner-Briggen, 86 Schooner, 1 Dreimast-Schooner, 3 Gallioten, 14 Galeassen, 48 Galeas-Ewer u. 3 Loots-Yachten. 4 Schiffe waren noch im Bau.

Blankeneser Schiffe fahren jetzt bis nach Westindien und Amerika.

In ganz Holstein zählte man, nach amtlicher Aufstellung, am 31. Dez. 1848: 1608 Schiffe, große und kleine von 21193¾ Last, darunter 347 Seeschiffe, einschließlich 5 Dampfer von 257½ Last, und kleinere Fahrzeuge.

In ganz Schleswig zur gleichen Zeit: 1174 Schiffe von 22016½ Last, darunter 348 Seeschiffe, einschließlich

3 Dampfer von 99 Last und kleinen Fahrzeuge. Davon kamen auf Flensburg 140 Schiffe von 6308 Last und 3 Dampfer, und auf Apenrade 82 Schiffe von 4154 Last.

Der Bestand der Handelsflotte Flensburgs war am 31. Dez. 1853, wie folgt:

Nach Abzug von 13 Schiffen (3 verloren und 10 verkauft), betrug die Zahl der in Flensburg und St. Jürgensbye zu Hause gehörenden Schiffe 128 von 5542½ Commerz-Lasten.

Darunter waren	1	Schiff	von	160—170 Last.
	3	„	„	140—150 „
	1	„	„	130—140 „
	2	„	„	120—130 „
	7	„	„	110—120 „
	4	„	„	100—110 „
	3	„	„	90—100 „
	1	„	„	80— 90 „
	3	„	„	70— 80 „
	4	„	„	60— 70 „
	11	„	„	50— 60 „
	15	„	„	40— 50 „
	14	„	„	30— 40 „
	10	„	„	20— 30 „
	21	„	„	10— 20 „
	28	„	„	10 und darunter.
	128			

Digitized by Google

Deutsche Ostseeküste.

Kiel. S. vorher „Holstein."

Lübeck.

Am 1. Januar 1852 besaß diese Stadt 68 Seeschiffe von 6895 Last (zu 4000 Pfd. Zollgew. oder 4120 Pfd. Lübisch) und 580 Mann, nämlich: 7 Barkschiffe, 27 Briggen, 25 Schooner, 3 Galeasen, 5 Schaluppen, 1 Yacht und 5 Dampfer, worunter 2 Seedampfer von 60—160 Pferdekraft, und 3 Flußdampfer von je 60 Pferdekraft, die zwischen Lübeck und Travemünde fahren (ohne die Dampfbagger). Am 31. Dez. 1853 zählte Lübeck 65 Schiffe von 6085 Last, darunter waren 6 gekupferte, 7 mit Metallboden und 4 mit Zinkboden. Neugebaut wurden im Jahr 1853: 3 Sch. und angekauft 1 Sch., dagegen gingen 3 in Abgang und 5 (darunter 1 Flußdampfer), wurden verkauft. Im Bau waren 2 große Fregattschiffe von 600 und 700 Last, und 2 Barkschiffe von 300 und 490 Last.

Die Trächtigkeit der Lübecker Schiffe wurde früher nach Com.-Lasten zu 6000 Pfd. gerechnet. Seit Anfang 1850 hat man aber eine andere Berechnungsweise eingeführt und sich damit an den Zollverein und zugleich an das französische Maßsystem angeschlossen, nämlich: 20 Zoll-Ctr. machen

Digitized by Google

1000 Kilogr. oder 1 Tonne, und 2 Tonnen eine Last von 4000 Pfd. Zollgew. oder 4120 Pfd. Lübisch. Bloß die Flußschiffe werden noch nach Lasten zu 5000 Pfd. gemessen.

Mecklenburg.

Am 31. Dez. 1852 besaß Rostock: 268 Seeschiffe von zusammen 25228 Last zu 6000 Pfd. oder 37842 Last zu 4000 Pfd. Hinzu kamen im Jahr 1853: 26 neue, und abgingen oder wurden verkauft 12; Zuwachs 14. Bestand am 31. Dez. 1853: 282 Sch., einschließl. 5 Dampfer, worunter 2 eiserne Schraubenschiffe. Davon waren 11 gekupfert, 20 kupferfest gebaut und 34 mit Zinkbeschlag.

Vermessen waren am 31. Dez. 1853 von diesen 282 Schiffen bloß 253 von zusammen 25993 Last.

Der Bauart nach bestanden solche aus: 1 dreimastigen Fregattschiff, 41 dreimastigen Barkenschiffen, 147 Briggen, 23 Schoonerbriggen, 13 Schoonern, 40 Galeassen, 2 Huker-Galeassen, 2 Hukern, 6 Sloopen und 5 Dampfern. 2 Schiffe hatten ihre Flagge noch nicht angegeben. Im Bau waren noch am 31. Dez. 1853: 28 Seeschiffe, darunter 21 Barkenschiffe.

Wismar besaß am 31. Dez. 1852: 45 Segelschiffe und 2 Dampfschiffe von zusammen 4424 Last zu 6000 Pfd. oder 6636 Last zu 4000 Pfd. Darunter waren der Bauart nach: 31 Briggen, 7 Schooner, 7 Galeassen und 2 Dampfschiffe.

Die meisten Mecklenburgischen Schiffe gehören jetzt zu den größeren Seeschiffen von 450 — 500 Tonnen, während früher die größten bloß 300 — 350 Tonnen hielten.

BIBL. UNIV. GENT

Preußen. In den Preußischen Häfen der Ostsee war der Stand der Rhederei in den Jahren 1852 und 1853 wie folgt:

	am 31. Dez. 1852.		am 31. Dez. 1853.	
	Sch.	v. L. à 4000 Pf.	Sch.	v. L. à 4000 Pf.
Danzig . . .	109	22561	111	24921
Stettin *) . .	167	22875	170	24017
	Darunter 12 Dpfr.			
Swinemünde .	37	4759	36	4613
Memel . . .	77	17298	82	17598
Stralsund . .	103	12608	112	13543
Barth	78	9334	79	9451
Greifswalde . .	51	6043	52	6381
Königsberg . .	41	5965	39	5270
Wolgast . . .	32	4385	33	4366
Uckermünde . .	29	4331	29	4324½
Colberg . . .	7	3480	19	3351
Rügenwalde . .	18	2202	21	2654
Stolpe . . .	25	2298	30	2320½
Anclam . . .	11	1369	11	1413
Elbing . . .	11	1386	10	1693
Cöslin . . .	3	721	3	721
Braunsberg . .	3	432	3	432
Demmin . . .	2	233	2	233
Wollin . . .	2	116	3	207

*) In den „Beiträgen zur Kunde von Pommern 5r Jahrgang 2s Heft, Seite 41" ist die Rhederei der Umgegend von Stettin mit 276 Schiffen von 19000 Last bemerkt. Diese Angabe muß jedoch, nach obiger Aufstellung, auf einem Irrthume beruhen.

Digitized by Google

Fortsetzung.	am 31. Dez. 1852. Sch. v. L. à 4000 Pf.		am 31. Dez. 1854. Sch. v. L. à 4000 Pf.	
Altwarp	3	243	3	243
Cammin	2	138	1	90
Pillau	3	492	1	132
Vogelsang . . .	2	341	—	—
Rechnet man dazu:				
Tilsit a. Memel	1	269	1	269
Berlin a. d. Spree	4	1140	5	1510
Potsdam a. Havel	1	313	2	509
Cöln a. Rhein .	3	606	3	606
Duisburg a. Rhein	1	600	1	600
so beträgt die Ges. Rhederei v. Preußen	836	126538 *)	862	131468
u. ohne Duisburg	835	125938	Darunter 37 Dpfsch. einschl. d. Schleppdpfr.	

Bei dieser Aufstellung von Preußen ist zu bemerken, daß die Seeschiffe von Berlin, Potsdam und Duisburg sich nicht in diesen Städten befinden, sondern bloß deren Eigenthümer. Die Schiffe selbst haben in einem der Preußischen Ostseehäfen ihre Station, und das Duisburger Schiff in Bremen (S. meine 2te Abtheilung „der Rhein“ S. 121.).

Vergleicht man den Bestand der Preußischen Rhederei am 31. Dec. 1852 mit dem des vorhergehenden Jahres (31. Dec. 1851), so ergibt sich im Jahr 1852 eine Verminderung von 39 Schiffen mit 4973 Last. Dagegen hat sich die Zahl am 31. Dec. 1853 wieder auf 862 Schiffe mit 131468 Last gehoben, also eine Zunahme im Jahr 1853

*) Am 31. Dez. 1850 betrug die Zahl 878 Sch. v. 130047 Last.
" " " 1851 " " " 874 " " 130911 "

von 26 Schiffen mit 4930 Last. (S. unten.) In diesem Jahre (1853) herrschte, wie überall, so auch in den Preußischen Häfen, eine sehr rege Baulust, die ohne Zweifel auch im gegenwärtigen Jahre fortgedauert haben würde, wären die Kriegsereignisse nicht dazwischen getreten.

Die deutschen Küstenländer der Nord- und Ostsee besitzen das trefflichste Schiffbauholz, das seither größtentheils in's Ausland ging. Bei der Verarbeitung desselben im eigenen Lande finden viele Menschen ihren Erwerb, und an tüchtigen Schiffszimmerleuten und Arbeitern fehlt es hier nicht, so wenig wie an tüchtigen Matrosen. Die zollfreie Einfuhr von Eisen, Ketten, Ankern ꝛc. aus England wird den Preußischen und überhaupt den deutschen Schiffbau sehr erleichtern und aufmunternd auf denselben einwirken, wie es in Mecklenburg, Lübeck, Holstein, Hamburg und Bremen bereits seit längerer Zeit der Fall ist, so daß deutsche Schiffe künftig selbst nach England verkauft werden oder von dort zum Bau in Auftrag gegeben werden können.*)

---

*) In Wohlfeilheit der Frachten können die englischen Schiffe nicht mit den deutschen concurriren, denn nicht nur kostet die Erbauung eines englischen Schiffes durchschnittlich an 25 pCt. mehr, als ein gleiches deutsches, sondern die Ausrüstung und Verproviantirung in England kostet auch gegen 20 pCt. mehr und die Bezahlung der Bemannung an 30 pCt. mehr als in Deutschland. Auch Frankreich, Holland, Belgien, Spanien und Nordamerika bauen theurer wegen der höheren Arbeitslöhne. Erleichtert man nun noch die deutsche Rhederei durch freie Einfuhr des dabei verwendeten Eisens, Rückerstattung der Mahl- und Schlachtsteuer in Preußen bei der Verproviantirung der Schiffe ꝛc., so eröffnet sich für die Werften der Ostseehäfen ein bedeutendes Geschäft, da sie das Schiff-

Digitized by Google

Bis jetzt sind die deutschen Häfen bei ihrem Schiffsbau noch immer auf englisches und schwedisches Eisen angewiesen, da das Eisen aus deutschen Hütten zu theuer kommt. Die größere Ausbeute von Eisen und Steinkohlen in Schlesien und am Rhein wird jedoch hoffentlich hierin eine baldige Aenderung bewirken.

Im Jahr 1853 wurden auf Preußischen Werften gebaut: 60 Schiffe von 9819 Last; im Jahr 1852 bloß 31 Schiffe von 5187 Last, und in England für Preußische Rechnung bestellt: 1 eisernes Dampfschiff von 309 Last.

Der Seeverlust im Jahr 1853 betrug für Preußen 26 Schiffe von 3875 Last; abgingen und verkauft wurden 9 Schiffe von 1321 Last. Folglich Zuwachs im Jahr 1853: 26 Schiffe von 4930 Last, während im Jahr 1852 eine Abnahme von 37 Schiffen von 4668 Last statt fand, besonders durch starken Seeverlust. Das Jahr 1853 zeichnete sich im Ganzen durch sehr gewinnreiche Frachten und geringen Seeverlust aus.

Im Neubau waren am 31. Dec. 1853: 52 Seeschiffe von 12330 Last, nämlich:

zu Barth	7 Schiffe	mit	1430	Last,
„ Stralsund . . .	3	„	„ 330	„

bauholz nahe zur Hand haben. Man muß dann aber auch suchen nicht nur wohlfeilere, sondern auch bessere Fahrzeuge zu bauen als bisher, namentlich schnellsegelnde Schiffe, nach dem Muster der nordamerikanischen, wie es auf den Werften Bremens und Hamburgs bereits geschieht. (S. Beiträge zur Nationalökonomie und Handelspolitik von J. L. Tellkampf, 1s Heft. Leipzig 1851. S. 75.

zu Greifswalde	. . 3	Schiffe	mit	630	Last,
„ Wolgast	. . . 3	„	„	360	„
„ Uckermünde	. . 6	„	„	1400	„
„ Swinemünde	. . 2	„	„	570	„
„ Stettin	 8	„	„	1470	„
„ Cammin	. . . 1	„	„	180	„
„ Colberg	. . . 1	„	„	300	„
„ Danzig	. . . 6	„	„	1500	„
„ Königsberg	. . 2	„	„	350	„
„ Pillau	 1	„	„	300	„
„ Memel	 9	„	„	3510	„
	52	Schiffe	von	12330	Last.

Auch Elbing treibt Schiffbau. Im Jahr 1852 wurde hier ein Schiff von 150 Last gebaut.

In den Jahren 1846—48 war die Zahl der zur Rhederei in den Preußischen **Ostseehäfen** gehörenden Seeschiffe und Küstenfahrzeuge nach Dieterici wie folgt:

Seeschiffe (einschl. Dampfer)

im J. 1846	878	von	112141	Last v. 4000 Pfd. und	7014 Mann.
1847	912	„	113595	„	— (?)
1848	951	„	123276	„	8406 „

Küstenfahrer.

1846	508	von	6795	Last	und	1032 Mann
1847	518	„	7027	„	„	(?) „
1848	522	„	7149	„	„	1089 „

	Zahl der Seedampfer.				Zahl der Flußdampfer.			
1846	16	Schiffe	von 552	Last.	5	Schiffe	von 82	Last.
1847	17	„	„ 601	„	5	„	„ 82	„
1848	20	„	„ 818	„	5	„	„ 77	„ (?)

Neugebaut wurden und im Auslande angekauft:

1846	75	Seeschiffe	v. 10763	Last	u. 25	Küstenfahrer	v. 486 L.
1847	90	„	„ 15072	„	„ 19	„	„ 292 „
1848	88	„	„ 16577	„	„ 21	„	„ 297 „

Digitized by Google

Ueber die Preußische **Kriegsmarine** gebe ich hier eine kurze Aufstellung:

Das Preußische Kriegsgeschwader der Ostsee bestand am 31. Dec. 1852 aus 8 Kriegsschiffen (meist Dampfern) mit 118 Geschützen, ohne die Kanonenboote, nämlich:

1	Segelfregatte (Gefion od. Eckernförde) mit	48	Geschützen,	
1	Dampfcorvette (die Engländer nennen die Kriegscorvetten Sloops of war. Es sind sehr gewandte und schnell segelnde Fahrzeuge) Danzig von 440 Pferdekraft und 1100 Tonnen mit	12	"	(68 Pfünder)
1	Segelcorvette (Amazone?) mit . . .	12	"	
1	Dampfcorvette (Amazone) mit . . .	12	"	
1	Dampfcorvette (Barbarossa, von der aufgelösten deutschen Flotte) von 500 Pferdekraft mit	12	"	
2	eiserne Dampfavisen (Nix und Salamander) jedes von 160 Pferdekraft u. jedes à	8	"	(früher 6 K.)
1	Transportschiff (Merkur) mit	6	"	
	zusammen	118	"	
Ferner 36	Kanonenboote, jedes mit 1 Kanone	36	"	
6	Kanonenjöllen, ditto	6	"	
	zusammen	160	Geschütze.	

Im Sommer 1854 soll ein neuer Kriegsschooner „Hela" in Danzig vom Stapel laufen. Die Schiffsmannschaft der Preußischen Kriegsmarine bestand am 31. Dec. 1853 (außer dem Seebataillon) aus 1 Commodore, 2 Capitänen zur See, 4 Corvettencapitänen, 31 Lieutenants zur See (1r u. 2r Classe), 480 Matrosen (1r, 2r u. 3r Classe) und 200 Schiffsjungen. Die Dampfcorvette „Danzig" hat 193 Mann einschließlich 32 Seesoldaten, die Dampfcorvette „Amazone" hat 170 Mann.

Die Hauptmarinedepots von Preußen waren seither zu Stralsund, Stettin und Danzig. Außer Preußen besitzt kein deutscher Staat der Nordsee ein einziges Kriegsschiff.

Digitized by Google

Oesterreich. Die Oesterreichischen Häfen bilden zwar keinen Theil von Deutschland, stehen aber unter einer deutschen Regierung, und sind in so fern als zu Deutschland gehörig zu betrachten.

Zu Anfang des Jahres 1852 bestand die Oesterreichische Handelsflotte aus folgenden Schiffen:

	Sch.	v. Tonnen à 2000 Pf.	Mannsch.
Schiffe von weiter Fahrt .	560	174688	6579
Große Küstenfahrer . .	701	45544	5703
Kleinere „ . .	2042	25870	6395
Fischerbarken	2484	11545	6275
Sonstige kl. Barken nur für den Localverkehr bestimmt	3959	11780	9066
	9746	269427	34018
Zu Anfang 1851 bestand die österr. Handelsflotte aus .	9497	260803	33108 (worunter 32 Dampfer von 8630 T.)
Zunahme im J. 1851: .	249	8624	910

*) Die Oesterreich. Kriegsmarine bestand am 31. Dez. 1852 aus 84 Segelschiffen (einschl. der Kanonenboote), und 11 Dampfern, mit 742 Kanonen, nämlich:

6	Fregatten	mit	215	Kanonen.
5	Corvetten	„	92	„
7	Briggen	„	112	„
6	Goeletten	„	58	„
2	Pramen	„	20	„
1	Bombardirschiff	„	10	„
34	Penichen	„	102	„
5	Schoonerbriggen	„	12	„
18	Kanonenboote	„	60	„
11	Dampfer	„	61	„
			742	

Seitdem sind wieder mehrere neue Schiffe hinzugekommen und auf den adriatischen Werften herrscht fortwährend lebhafte Thätigkeit. Zu Anfang des Jahres 1854 lief die Fregatte Schwarzenberg mit 60 Kanonen vom Stapel und 2 große Schraubenfregatten waren in England für Oesterr. Rechnung im Bau. An 1800 Arbeiter sind beschäftigt um Pola in einen Kriegshafen ersten Rangs zu verwandeln.

Digitized by Google

Am 31. Dez. 1852 betrug die Zahl der Schiffe von weiter Fahrt 552 Segelschiffe nebst 56 Dampfern von 9080 Pferdekraft. 202311 Tonnen Gesammtgehalt und 7025 Mann, und mit den Küstenfahrern 9120 Schiffe von 295885 Tonnen und 32811 Mann.

Die großen Schiffe gehören zu Triest, Venedig, Dalmatien ꝛc. und haben größtentheils italienisch sprechende Mannschaft.

Vergleichung der Oesterreichischen Handelsmarine in den Jahren 1841 und 1851.

	1841.			1851.		
	Sch.	Tonn.	M.	Sch.	Tonn.	M.
Schiffe von weiter Fahrt	533	115302	6218.	537	167296	6338.
Küstenfahrer	903	42614	4478.	699	45892	3700.
" kleine . .	1983	16341	6319.	1997	24992	6262.
	3419	174257	17015.	3233	238180	16300.

(Abnahme in der Zahl der Schiffe, aber Zunahme in der Tonnenzahl, also größere Schiffe seit 1841.)

Durchschnittlich kam	1841.	1851.
auf jedes Schiff in weiter Fahrt	216 Tonnen	300 Tonnen.
auf die Küstenfahrer	47 "	66 "
auf die kleinen Fahrzeuge . .	8 "	12 "

Es waren im J. 1851 große und kleine Schiffe, einschließlich der Fischerboote und Barken:

	Sch.	v. Tonnen.	Darunter Fischerb.	v. T.
im Triester Küstenlande	1990	194788.	525	1946.
" Venetianischen "	1725	31891.	1400	8022.
" Croatischen "	342	5809.	63	75.
" Dalmatischen "	5440	28315.	374	987. und 3728 Barken v. 9168 Tonnen.
	9497	260803.		

BIBL. UNIV. GENT

Zusammenstellung der deutschen Rhederei,
zu Anfang 1853.
Nach Lasten von 4000 Pfund.

Deutsche Nordseeküste:

	Seeschiffe.	Lasten.
Hannover Ostfriesland . . .	589	25582
„ Weser- u. Elbgebiet	97	4787
Harburg besonders (Ende 1851)	8	560
Oldenburg Jahdegebiet . . .	65	1664
„ Wesergebiet . . .	130	12147
Bremen	239	52048
Hamburg	369	56343
Altona (Holstein)	22	2946
	1521	156077

Deutsche Ostseeküste:

Lübeck	68	6895
Mecklenburg	315	44478
Preußen	835	125938
Ohne Schleswig-Holstein (aber einschließl. Altona) zusammen . . .	2739	333388 Last. von 4000 Pfd. oder 666776 Tonnen von 2000 Pfd.

Die Hannoverschen, Oldenburgischen und Preußischen Seeschiffe gehören mehr zu der mittleren Gattung, die Mecklenburgischen, Lübeckischen, Hamburger, Bremer und Altonaer mehr zu den großen Seeschiffen; doch werden auch jetzt im Oldenburgischen (zu Brake) und im Hanno-

Digitized by Google

verischen (in Ostfriesland, Harburg ꝛc.) Schiffe von größerem Gehalt gebaut (Dreimaster). Bei den Bremer Schiffen sind 50 sogenannte Kähne einbegriffen.

Die Watteschiffe sind in obiger Aufstellung nicht aufgeführt, obgleich solche ebenfalls zu den eigentlichen Seeschiffen (Küstenfahrern) gehören. (S. „Ems" S. 188.)

Von den Holsteinischen Häfen ist bloß Altona bemerkt; von den übrigen fehlen genaue Angaben aus neuester Zeit.

Meine frühere Aufstellung der deutschen Rhederei im Bremer Handelsblatt vom 18. Juni 1853, zeigt eine stärkere Schiffe- und Lastenzahl wie die gegenwärtige, ist aber weniger genau, weil damals noch verschiedene amtliche Angaben fehlten, auch in der Schiffezahl viele kleine Fahrzeuge begriffen waren die nicht zu den Seeschiffen gehören, wie es sich jetzt näher herausstellt.*)

Rechnet man dazu auch die Oesterreichische Rhederei der Schiffe weiter Fahrt und Küstenfahrer — am 31 Dez. 1851 mit 3233 und 238180 Tonnen, so beträgt die Gesammtzahl der deutschen Rhederei mindestens (ohne Schleswig-Holstein, aber einschließlich Altona) 5972 Seeschiffe von 904956 Tonnen.

Zur Vergleichung füge ich einen Ueberblick der Handelsmarinen von Holland, Belgien und Frankreich bei:

*) Bei allen Zusammenstellungen über Rhedereien sind die kleinen Fischer-, Fluß- und Kanal-Fahrzeuge von den eigentlichen Seeschiffen zu trennen, da hierin sehr oft (selbst in amtlichen Angaben) Irrthümer vorkommen, und dadurch die Zahl viel größer erscheint, als sie in Wirklichkeit ist.

Die Holländische Rhederei zählte am 31 Dez. 1852: 1936 Schiffe von 224432 Last zu 4000 Pfd. oder 448864 Tonnen zu 2000 Pfd.

Die Belgische Rhederei zählte am 41. Dez. 1850: 149 Schiffe von 30577 Tonnen zu 2000 Pfd.

Die Französische Rhederei zählte am 1. Januar 1850: 14364 Schiffe von 680565 Tonnen zu 2000 Pfd. (Darunter 6537 Fischerboote unter 10 Tonnen und 119 Dampfschiffe.)

Eine genauere Aufstellung dieser Marinen folgt weiter unten.

Uebersicht

der deutschen Seeschiffe nach ihrer Bauart, am 31. December 1852.

Deutsche Nordsee-Küste.	Fregat- od. volle Sch. (Dreim.)	Barkschiffe (Dreim.)	Briggen.	Schooner-briggen.	Schooner.	Gallioten.	Kuffen.
Ostfriesland (fehlt noch)	—	—	—	—	—	—	—
Oldenb. (Jahde)	—	—	—	—	2	2	40
„ (Weser)	—	10	9	14	17 u. 50 Schoon.-Gall.	20	8
Hann. (Weser)	2	3	5	1	1 u. 2 Sch.-Gall.	4	1
„ (Elbe) (in obig. Weserzahl begr., oh. Harburg)	—	—	—	—	—	—	—
Bremen . .	53	78	72	9 u. 1 Sch.-Barke	11 u. 7 Sch.-Gall.	7	1
Hamburg .	36	109 1 Bark. 1 Brigg.	105	24	51 18 Galeassen	7	11

Digitized by Google

Fortſ.	Fregatt- od. volle Sch. (Dreim.)	Barkſchiffe (Dreim.)	Briggen.	Schooner-briggen.	Schooner.	Gallioten.	Kuffen.
Harb. (Hann.)	—	3	2	—	3	1	3
Altona (Holſt.)	1	7	9	3	3	1	—
übr. Holſtein*) einſchl. Kiel am 31. Dec. 1848	3	5	16	107		8	80
						21 Galeaſſ.	
zuſ. oh. Oſtfriesl., Oeſterreich u. Schleswig .	95	217	218	324		71	144

Deutſche **Oſtſee-küſte.**	Fregatt-ſchiffe.	Bark-ſchiffe.	Brig-gen.	Schooner-briggen.	Schoo-ner.	Schooner-gallioten.	Galeaſ-ſen.	Yach-ten.
Lübeck . .	—	7	27	—	25	3	—	—
Mecklenburg:								
Roſtock . .	1	21	152	26	13	41	—	—
Wismar .	—	—	31	—	7	7	—	—
Preußen (unvollſtändig):								
Königsberg	—	8	14	—	8	—	1	1
Elbing . .	1 Pink	4	1	—	1	—	—	—
Memel .	2	35	34	1	3	—	1	—
zuſ. ſo weit bekannt .	4	75	259	27	57	51	2	1

*) Nach amtlicher Angabe waren am Schluſſe 1848:

	in Holſtein	in Schleswig
Fregattſchiffe	4	26
Barken	12	19
Briggen	25	48
Schooner u. Schoonerbriggen	113	74
Galeaſſen	21	13
Galioten	9	4
Schluppen und Kutter . .	8	44
Yachten und Boote . . .	175	783 (?)
Kuffen und Smags	80	24
Ewer	495	101
Prahmen, Jöllen u. Kähne .	584	32
Fiſcherboote	77	3
Dampfſchiffe	5	3
	1608 v. 21193¾ L.	1174 v. 22016½ L.

Digitized by Google

Gesammtzahl der deutschen Schiffe nach ihrer Bauart: an der Nordseeküste (ohne Ostfriesland):

95	Fregattschiffe	Dreimaster,
217	Barkschiffe	
218	Briggen,	
324	Schooner, Schoonerbriggen u. Schoonergallioten,	
71	Gallioten,	
144	Kuffen.	

An der Ostseeküste (ohne Preußen, mit Ausnahme von Königsberg, Memel und Elbing):

4 Fregattschiffe (einschließl. 3 Pinken),
75 Barkschiffe,
459 Briggen,
27 Schoonerbriggen,
57 Schooner,
51 Schoonergallioten ꝛc.

Von Preußen fehlen noch genaue Aufstellungen über die Gattungen der Schiffe in den verschiedenen Häfen.

Die Zahl der kleineren Seeschiffe (Kuffen, Smacken, Tjalken ꝛc.) ist sicherlich noch weit beträchtlicher, als hier angegeben.

In der Zahl der Barkschiffe und Briggen ist Deutschland Holland weit überlegen; dagegen besitzt Holland mehr große Ostindienfahrer (Fregattschiffe) und kleine Kuffen (Küstenfahrer).

Die **Handelsschiffe** führen dieselben Namen wie die **Kriegsschiffe**, nur sind erstere kleiner und anders gebaut. Barkschiffe sind Dreimaster, die keinen so scharfen Boden haben wie die Fregatten.

Digitized by Google

Die Briggen (Zweimaster) sind am beliebtesten und auf Fregattenart gebaut. Auch die zweimastigen Schooner und Lugger sind beliebt. Die Kutter sind nur einmastig und wegen ihrer großen Schnelligkeit im Segeln zum Kreuzen und Ueberbringen von Nachrichten geeignet. (Jetzt werden mehr die Dampfschiffe dazu benutzt). Die Schluppen und Yachten sind kleiner wie die Kutter, aber eben so gebaut.

Die Fregatthandelsschiffe oder Ostindienfahrer halten zwischen 300 und 400, manche sogar bis zu 700 Last von 4000 Pfd. die Barkschiffe halten zwischen 200 und 300 ditto.

Nur diese großen Dreimaster werden von den Seeleuten Schiffe genannt.

Die Briggen halten zwischen	125 u. 200 Last		Zweimaster.
„ Schooner . . „	50 „ 125 „		
„ Gallioten . . „	20 „ 50 „		

Die Watteschiffe sind kleine Küstenfahrer, die man auf der Unterweser „Bordschiffe“ nennt.

Die Kuffen sind ziemlich platt und vorn und hinten rund (wie in Holland). Die Smacken und Tjalken sind ungefähr wie die Kuffen.

Zahl der Dampfschiffe an der deutschen Nord- und Ostseeküste, am 31. Dez. 1853.

	Fluß- u. Seedampfer.	Schleppdampfer.
Preußen:		
Stettin	8	10
Danzig	3	—
Königsberg . . .	4	1
Pillau	1	—
Elbing	3	1
Memel	4	—
Stralsund . . .	2	—
	25	12

Fortsetzung.	Fluß- u. Seedampfer.	Schleppdampfer.
Mecklenburg . . .	7	—
Lübeck	5	3
Holstein	5	—
Hamburg	10	6
Bremen	5	3
Oldenburg	1	1
Hannover (Ostfriesland)	3	—
	61	25 zusammen 86 Dmpfr.

In Oesterreich zählte die Gesellschaft des Lloyd in Triest im Mai 1853: 56 Seedampfer von 9080 Pferdekraft und 26775 Tonnen Tragfähigkeit. Diese Lloyd-Dampfer sind mit Postflaggen und die Mannschaft mit eigener Uniform versehen.

Zunahme der deutschen Rhederei im Jahr 1853 (gegen 1852).

Darunter sind bloß Seeschiffe verstanden. Die Last ist zu 4000 Pfund gerechnet.

In Hannover:

	Ende 1852. von Last.	Ende 1853. auf Last.	Vermehrung.
Ostfriesland . . .	25582	26200	2 pCt.
Weser- u. Elbgebiet .	4787	4860	1 „
Harburg besonders .	560	670	20 „
Oldenburg Wesergebiet	15704	17020	10 „ i. J. 1852 gegen 1851 über 15 pCt.

Digitized by Google

	Ende 1852. von Last.	Ende 1853. auf Last.	Vermehrung.
Bremen	52508	58731	12 pCt. i. J. 1852 gegen 1851 3 pCt.
Hamburg	56343	63847	13½ „ i. J. 1852 gegen 1851 8½ pCt.
Altona	2946	3269	1 „ i. J. 1852 Abnahme.
Lübeck	8643 od. 6649 Last zu 5200 Pfd.	8212 Ende 1851 od. 6317 Last zu 5200 Pfd.	5½ „ i. J. 1852 gegen 1851 Zunahme.
Mecklenburg Rostock .	37842	38899 nebst 29 noch unvermessenen Sch., zus. mindestens 40000 Last.	7—8 „ i. J. 1852 gegen 1851 Abnahme,
Preußen	126538	131468	3 „ i. J. 1852 gegen 1851 Abnahme.

Demnach schreitet die Oldenburgische, Bremische und Hamburgische Rhederei am rascheſten vor.

Zur Vergleichung diene folgender Ueberblick der Handelsmarinen von Holland, Belgien und Frankreich (Siehe vorher S. 356).

Holländische Handelsmarine.

Am 31. Dez. 1849 bestand die niederländische (holländische) Handelsflotte aus folgenden Schiffen:

	Sch.	L. à 4000 ℔ od. 2000 Kil.	Durchsch. pr. Sch.
Fregatten (sog. Ostindienfahr.)	237	v. 77400	326 L. od. 652 T.
Barken	149	„ 41494	280 „ „ 560 „
Pinken	17	„ 3089	181 „ „ 362 „
Galeassen (Galiotten) . . .	18	„ 1962	109 „ „ 218 „
Brigantinen	1	„ 99	99 „ „ 198 „
Briggen	65	„ 6366	98 „ „ 196 „

Digitized by Google

Fortsetzung.	Sch.		L. à 4000 ℔ od. 2000 Kil.	Durchsch. pr. Sch.		
Schooner	110	v.	9005	82 L. od. 164 T.		
Koffen (Kuffen)	889	„	50889	57 „ „ 114 „		
Hoegers	68	„	3433	50 „ „ 100 „		
Dampfschiffe	10	„	1668	166 „ „ 332 „		
Schiffe unter 50 Last . . .	746	„	20826	28 „ „ 56 „		
Zus. am 31. Dez. 1849	2310		216231	oder	432462	Tonnen.
Am 31. Dez. 1847 best. sie aus	1936	v.	189774	„	379548	„
„ 1848 „ „ „	2146	„	205240	„	410480	„
„ 1851 „ „ „	1860	„	205753	„	411506	„
„ 1852 „ „ „	1971	„	224432	„	448864	„

Demnach besitzt Holland über 400 große Seeschiffe von 350 bis 650 Tonnen (durchschnittlich), die sich auch jetzt mehr an dem allgemeinen Welthandel betheiligen, während sie sich sonst ausschließlich auf die Fahrten zwischen Holland und seinen Colonien, namentlich Java, beschränkten.

Die vielen kleinen Holländischen Fahrzeuge, die sich mit dem Fischfang beschäftigen, sind in obiger Aufstellung nicht begriffen. Die Häringsfahrzeuge (Buisen), deren Zahl sich früher nahe an 2000 belief, waren im Jahr 1849 durch die schottische Concurrenz auf fast 200 herabgesunken.

Die Holländische Kriegsflotte zählte Ende 1852 101 große und kleine Schiffe (einschl. 18 Dampfer), zusammen mit 2350 Kanonen, und 48 Kanonenboote mit 152 Kanonen.

Wären die Niederlande noch deutsch, d. h. gehörten sie noch zu Deutschland (wie früher), so brauchte man keine neue Flotte zu schaffen.

Neugebaut wurden in Holland im Jahr 1849: 1 Schiff von 359 Last (Fregatte); 14 Schiffe von 4150 Last (Barken); 5 Schiffe von 622 Last (Briggen); 19 Schiffe von 1647 Last (Schooner); 51 Schiffe von 2539 Last (Koffen); 3 Schiffe von 128 Last (Hoegers); 4 Schiffe von 680 Last (Dampfer); 98 Schiffe von 2756 Last (Schiffe unter 50 Last). Zusammen 195 Schiffe von 11881 Last.

Digitized by Google

Folgendes gibt eine kurze Uebersicht der Schiffsbewegung der Holländischen Häfen im Jahr 1849, die vielen Fischerboote und kleinen Fahrzeuge mit inbegriffen.

	Beladen.			Leer.	
	Sch.	v. Tonnen.		Sch.	v. Tonnen.
Im Jahr 1849 liefen ein:	6419	1,010148	und	707	66416
liefen aus:	4560	724610	„	2427	370974
Unter den eingelaufenen waren Holländische, zuzüglich der kleinen Fahrzeuge . .	3296	452812	„	370	20559
Englische, zuzügl. der Steinkohlenschiffe	1651	303298	„	263	42110
Norwegische	609	141562		—	—
Deutsche	470	34398	„	68	2864

Letztere (die deutschen) bestanden aus:

Hannöverschen	299	11430
Preußischen	41	8562
Mecklenburgischen	30	5856
Oldenburgischen	70	2498
Lübeckischen	2	398
Bremischen	10	2636
Hamburgischen	8	2109
Kniphausischen	8	519
Holsteinischen	1	73
Oesterreichischen.	1	317
	470	34398

Die Schifffahrt von Rotterdam ist weit bedeutender unter britischer Flagge als unter niederländischer (fast noch einmal so viel), was besonders dem großen Verkehr Großbritanniens mit dem deutschen Zollverein, mittelst der Rhein-Dampfschifffahrt, zuzuschreiben.

Digitized by Google

Belgische Handelsmarine.

Nach amtlicher Angabe betrug die Zahl der belgischen Schiffe

im Jahr 1841	155	Schiffe	von	21562	Tonn. v. 20 Ctr. od. 1000 Kil.
1842	139	„	„	21956	„
1843	145	„	„	22957	„
1844	134	„	„	21971	„
1845	134	„	„	22511	„
1846	136	„	„	23817	„
1847	137	„	„	24796	„
1848	140	„	„	25458	„
1849	151	„	„	28589	„
1850	149	„	„	30577	„

Demnach war die Schiffezahl im Jahr 1850 geringer als im Jahr 1841, aber der Tonnengehalt beinahe um $1/3$ stärker, weil seitdem größere Schiffe gebaut worden sind. Der durchschnittliche Gehalt eines belgischen Schiffs betrug im Jahr 1841 139 Tonnen, und im Jahr 1850 205 Tonnen.

Mit dem Seefischfang beschäftigt waren im Jahr 1841 185 Fahrzeuge von 5265 Tonnengehalt und 1108 Bemannung, und im Jahr 1850 207 Fahrzeuge von 5800 Tonnengehalt und 1244 Bemannung.

Die Schifffahrtsbewegung der 4 belgischen Häfen war im Durchschnitt der 5 Jahre von 1846 bis 1850 jährlich wie folgt:

	in Antwerpen.		in Ostende.		in Gent.		in Niewport.	
	Sch.	v. Ton.	Sch.	v. Ton.	Sch.	v. Ton.	Sch.	v. Ton.
Eingel.	1665	272766	527	52864	177	23661	84	3314
Ausgel.	1693	278051	521	52891	184	23763	86	3417
	3358	550817	1048	105755	361	47424	170	6731
die wirkl. Lad. betr.		343207		54424		26428		3587

Die belgische Schifffahrt überhaupt hat in den letzten Jahren zugenommen; der Antheil der belgischen Flagge aber durch die zunehmende Menge der einlaufenden fremden Schiffe verhältnißmäßig abgenommen. (S. Statistisches Gemälde des Königreichs Belgien, nach amtl. Aufstellungen von J. E. Horn. Mit einer Einleitung von X. Heuschling. Dessau 1853.

Französische Handelsmarine.

(S. Tableau général du Commerce de la France pendant l'année 1849. Paris, Oct. 1850. Fol. p. 461.)

Frankreich besaß am 1. Jan. 1850, nach amtlichen Angaben:

Segelschiffe	14245	von	667174	Tonn. v. 20 Ctr. od. 1000 Kilogr.
Dampfschiffe	119	"	13391	"
zus.	14364	von	680565	Tonnen.

Davon kamen auf die französischen Häfen

des atlantischen Meeres	Segelschiffe	10205	von	513265	Tonn.
	Dampfschiffe	74	"	8049	"
des Mittelmeeres . .	Segelschiffe	4040	"	153909	"
	Dampfschiffe	45	"	5342	"
		14364	von	680565	Tonn.

Nach Tonnengehalt waren darunter:

3	Schiffe	von	7—800	Tonn.	zus.	2239	Tonn.
2	"	"	6—700	"	"	1370	"
14	"	"	5—600	"	"	7497	"
53	"	"	4—500	"	"	23280	"
204	"	"	3—400	"	"	69362	"
501	"	"	2—300	"	"	119150	"
1379	"	"	1—200	"	"	194150	"
1696	"	"	60—100	"	"	128578	"
1602	"	"	30— 60	"	"	66822	"
1029	"	"	20— 30	"	"	25718	"
1344	"	"	10— 20	"	"	18448	"
6537	"	unter	10 *)	"	"	23951	"
14364	Schiffe	von	. . . .			680565	Tonnen.

*) Diese kleinen Fahrzeuge sind meist Fischerboote (bâteaux se livrant journellement à la petite pêche). Die Zahl derselben war

an der atlantischen Küste . .	4769	v. 33402	T.	u.	24438	Mann
an der Küste des Mittelmeers	1508	" 5785	"	"	5384	"
	6277	v. 39187	T.	u.	29822	Mann.

Die meisten französischen Schiffe sind demnach von **mittlerem** Gehalt. Die größten Schiffe fallen auf Havre, Bordeaux u. Nantes.

Digitized by Google

Uebersicht

der zu den französischen Haupthäfen am 1. Januar 1850 gehörenden Segel- und Dampfschiffe, nach amtlicher Aufstellung.

Havre. Sch.	Havre. Tonn.	Nantes. Sch.	Nantes. Tonn.	Bordeaux. Sch.	Bordeaux. Tonn.	Marseille. Sch.	Marseille. Tonn.
1	792	—	—	—	—	—	—
2	1370	—	—	—	—	—	—
6	3233	2	1020	4	2152	1	502
23	10085	1	434	14	6139	4	1788
68	23428	33	11089	37	12540	28	9620
93	22133	70	17265	82	20124	69	17089
69	10623	118	17121	107	15890	180	24808
34	2584	202	15143	80	6197	86	7100
21	881	74	3197	32	1408	51	2293
8	187	39	1063	16	414	16	372
18	255	4	66	2	26	27	423
81	279	26	91	2	13	236	844
424	75850	569	66489	376	64903	698	64839

Dünkirchen. Sch.	Dünkirchen. Tonn.	Uebrige Häfen. Sch.	Uebrige Häfen. Tonn.	Gesammtzahl. Sch.	Gesammtzahl. Tonn.	Tonnengehalt.
—	—	2	1447	3	2239	7—800
—	—	—	—	2	1370	6—700
—	—	1	590	14	7497	5—600
1	436	10	4398	53	23280	4—500
2	647	36	12038	204	69362	3—400
22	5342	165	37361	501	119150	2—300
64	9081	841	116627	1379	194150	1—200
44	3489	1250	94065	1696	128578	60—100
42	1651	1382	57312	1602	66822	30— 60
18	469	932	23213	1029	25718	20— 30
6	85	1287	17429	1344	18448	10— 20
31	100	6161	22624	6537	23951	unter 10
230	21300	12067	387104	14364	680565	

Digitized by Google

Der bedeutendste unter den französischen Handelshäfen ist Havre. Die Schifffahrtsbewegung daselbst war wie folgt:

Eingelaufene Schiffe aus fremden Ländern (europ. u. transatl.)

im Jahr 1850:	1544 Schiffe	v. 349496 Tonn.	u. 21546 Mannsch.
1851:	1674 „	„ 394754 „	„ 25400 „

Davon kamen im Jahr 1851

aus Großbritannien	841	Sch. v. 146499 T. à 1000 Kil.
„ den Vereinigten Staaten .	179	„ (m. 282441 Bll. Baumw.*)
„ Deutschland (ohne Preußen)	35	„
„ Holland	90	„
„ Belgien	84	„

Aus den französischen Colonien kamen 87 Schiffe. Darunter 34 Schiffe aus Martinique mit 15016 Fässer (barriques) Zucker. Die eingelaufenen Küstenfahrer und Fischerfahrzeuge (cabotage) betrugen 2965 Fahrzeuge von 207661 Tonn. Zusammen 4727 Sch. v. 622288 Tonn. u. 42419 Mann.

---

*) Die Baumwoll-Einfuhr in Havre betrug

im Jahr 1831:	137501	Ballen.
„ „ 1833:	210593	„
„ „ 1851:	282441	„
„ „ 1852:	395001	„
„ „ 1853:	389505	„

Die Zucker-Einfuhr betrug

im Jahr 1833:	50300	Fässer.
„ „ 1845:	66500	„
„ „ 1852:	35127	„
„ „ 1853:	25425	„

Die Caffee-Einfuhr betrug

im Jahr 1833:	14,300000	℔ (1/2 Kil.)
„ „ 1852:	26,505550	„ „
„ „ 1853:	32,379395	„ „

B. U. G.
Syst. Catal
1947

Digitized by Google

Berichtigungen.

Zu S. 5 u. 6. Nach v. Reden (Erwerbs- und Verkehrsstatistik des Königsstaats Preußen 3r Thl. Darmst. 1854. S. 1969.) theilt sich das Wesergebiet von Hannöv.-Minden bis Bremerhafen in folgende Uferstaaten:

	am linken Ufer.	am rechten Ufer.
Hannover . .	$22^{25}/_{32}$ Meilen.	$33^{27}/_{32}$ Meilen.
Preußen . . .	$12^{11}/_{16}$ "	$9^{13}/_{16}$ "
Kurhessen . . .	9 "	$4^{1}/_{2}$ "
Braunschweig .	$3^{5}/_{8}$ "	$5^{7}/_{8}$ "
Lippe	$1^{1}/_{8}$ "	— "
Bremen . . .	$3^{7}/_{32}$ "	$3^{19}/_{32}$ "
Oldenburg . .	$6^{15}/_{16}$ "	$1^{1}/_{4}$ "
	$59^{1}/_{8}$ "	$59^{1}/_{8}$ "

Zu S. 27. Statt: von Werra herab, lese man: die Werra herab.

Zu S. 220. Statt: der Pregel, so weit er durch deutsches Gebiet strömt, lese man: der Pregel 2c. und so weit er durch deutsches Gebiet strömt, denn er ist fast ganz deutsch.

Zu S. 332. Von welcher Bedeutung der Schifffahrtsverkehr von Deutschland in fremden Ländern ist, geht aus der Zahl der in einzelnen transatlantischen Häfen ein- und ausgelaufenen deutschen Schiffen hervor.

In New-York liefen ein im J. 1853: 143 Schiffe unter Bremer Flagge, 51 Sch. unter Hamburger Fl., 35 Sch. unter Oldenburger Fl., 25 Sch. unter Preußischer Fl., 9 Sch. unter Hannoverscher Fl., 8 Sch. unter Mecklenburgischer Fl., 1 Sch. unter Lübeckischer Fl., 9 Sch. unter Oesterr. Fl. (Letztere im J. 1850.)

In Valparaiso (Chile) liefen ein im Jahr 1851: 51 Hamburger Schiffe; in San Francisco (Californien) im Jahr 1852: 17 Hamburger Schiffe.

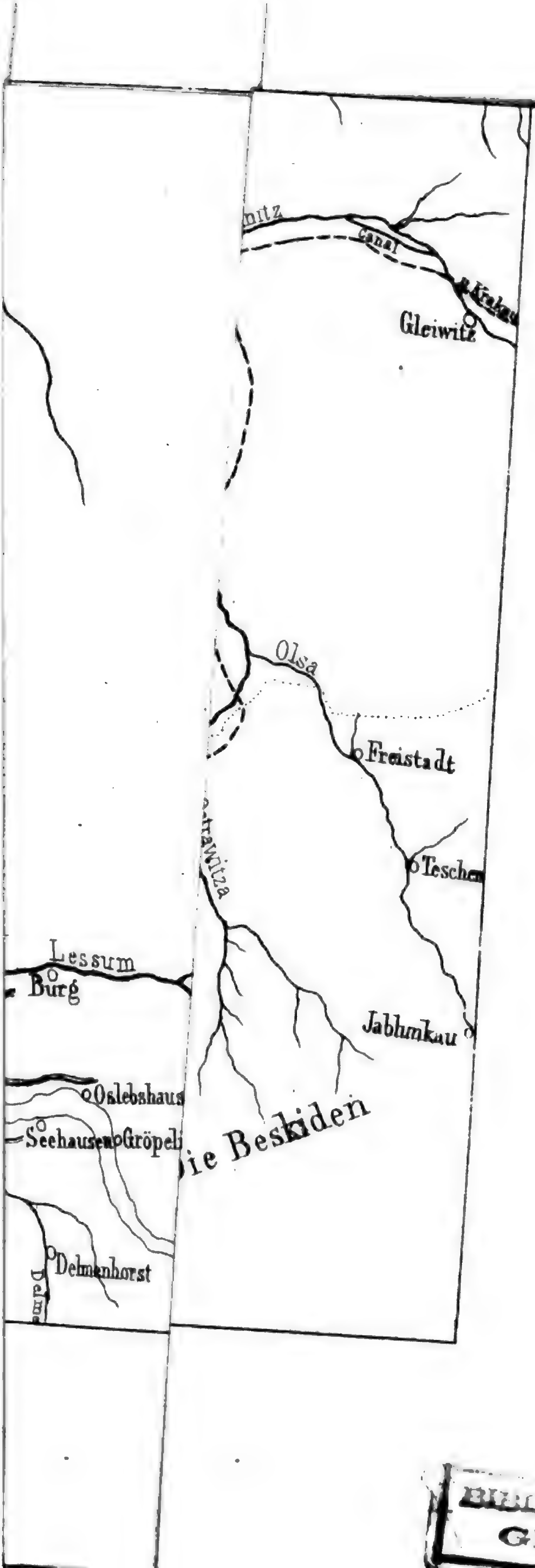
Mit Australien ist Deutschlands Verkehr im starken Zunehmen. Im Jahr 1853 gingen von Hamburg 34 Schiffe dahin ab (vom 1. Jan. bis 1. Dez.).

In Canton (China) kamen an, im Jahr 1851: 20 Sch. unter Hamburger Fl. (darunter 1 in Ballast), 12 Sch. unter Bremer Fl., 5 Sch. unter Holsteiner Fl. (Altonaer), darunter 4 in Ballast, und 3 Sch. unter Preuß. Fl. (alle 3 in Ballast), um Thee 2c. einzunehmen.

In Singapore liefen im J. 1851 ein: 10 Hamburger Sch., 13 Bremer Sch., 1 Preuß. u. 1 Oesterr. Von diesen Sch. waren mehrere im Zwischenhandel, d. h. zwischen Ostindischen u. Chinesischen Häfen, beschäftigt.

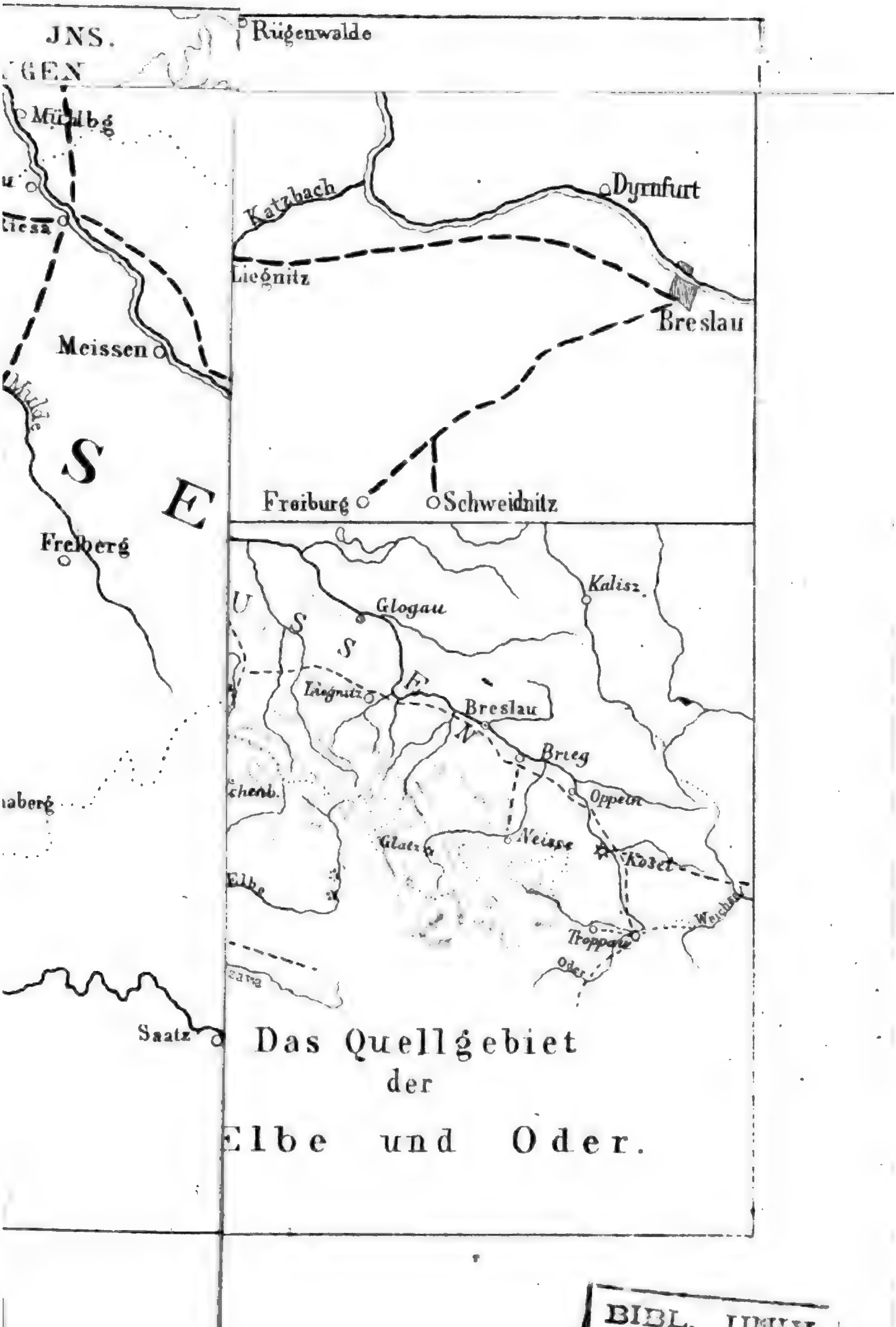
Unter Oesterr. Fl. kamen i. J. 1850 nach Rio de Janeiro 26 Sch., nach Pernambuco 8, nach Havanna 15, nach Valparaiso 6. Den Hauptseeverkehr hat jedoch Oesterr. im Mittelmeer. Aus dem schwarzen Meer und Egypten führt es viel Getreide nach England und Irland, und bringt von dort Steinkohlen und britische Fabrikate zurück.

Digitized by Google



BIBL. UNIV.
GEN

Digitized by Google



BIBL. UNIV.
GENT

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google